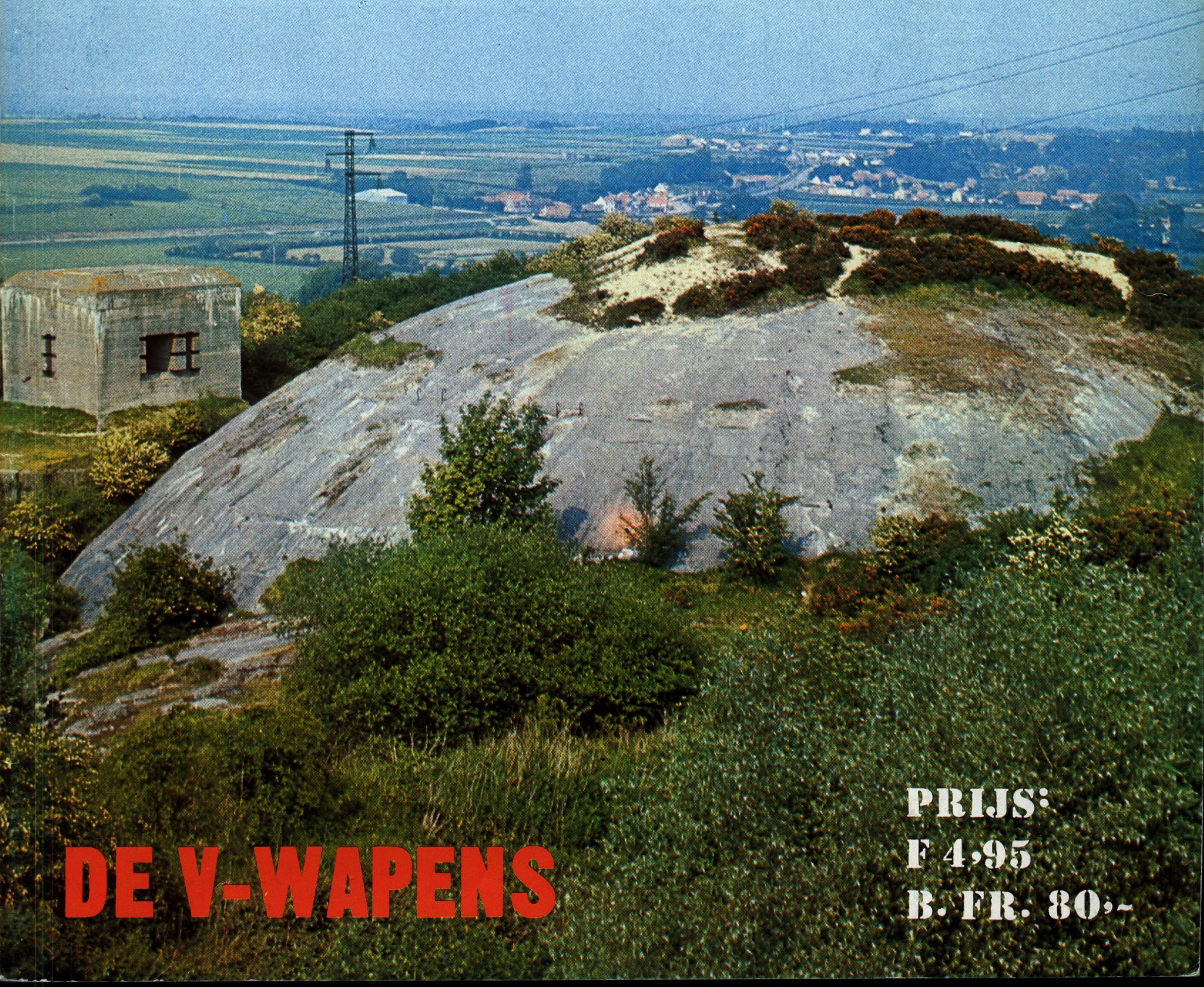


NUMMER 6

'40 ~ '45 TOEN & NU



DE V-WAPENS

**PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,-**

'40~'45 TOEN & NU

Nummer 6

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain.
Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road,
Stratford, London E 15 3 JA.
Telefoon: 01-534 8833.

Voor Nederland: Uitgeverij van de Erven J. J. Tijl
B.V., Blaloweg 20, Zwolle.
Telefoon 05200-10801.

© Copyright 1976

Inhoud Nummer 6

De V-Wapens

De Fi 103 – de V1	2
De lanceerinrichtingen – Het 'Ski'-type	3
'Gemodificeerde' lanceerinrichtingen	8
Londen onder vuur	10
De V1 bunkerlanceerinrichting	14
De A4 raket – De V2	18
Mobiele lanceerinrichtingen	30
Operatie boemerang	36
De V3	38
De V4	41

Grote Namen

Kapitein Douglas Fairbanks	42
----------------------------	----

Wrakkenberg

Een Heinkel He 111 E in Noorwegen	46
-----------------------------------	----

Engeland

De Onbekende Soldaat	48
----------------------	----

Voorpagina: De bomvrije koepel en het lucht-
versersingsgebouw in Wizernes.
Middenpagina's: Een Stirling van het 7e Squa-
dron wordt met bommen geladen.

Rechts: Testplatform VII in Peenemünde, 3
oktober 1942 – start van 's werelds eerste grote
raket – de V2 (Gerhard Stalling).

De uitgever is dank verschuldigd aan de auteur en
de uitgever voor de toestemming tot het opnemen
van een uittreksel uit het volgende boek:
Kapitein Douglas Fairbanks, gebaseerd op zijn
biografie, *Knight Errant* door Brian Connell, Hodder
and Stoughton.

Verschijnt 1 x per kwartaal.

Verkoopprijs: f 4,95
Verkoopprijs België: B.Frs. 80,—

'40~'45 TOEN & NU



Adolf Hitler, Danzig, 12.00 uur, 19 september 1939:

'Es konnte sehr schnell der Augenblick kommen, da wir eine Waffe zur Anwendung bringen in der wir nicht angegriffen werden können'. Zo blufte Hitler tijdens een toespraak in Danzig, een dag na de verovering van Polen. 'Het zal niet lang meer duren of wij hebben de beschikking over een wapen waarmee wij niet meer kunnen worden aangevallen'.

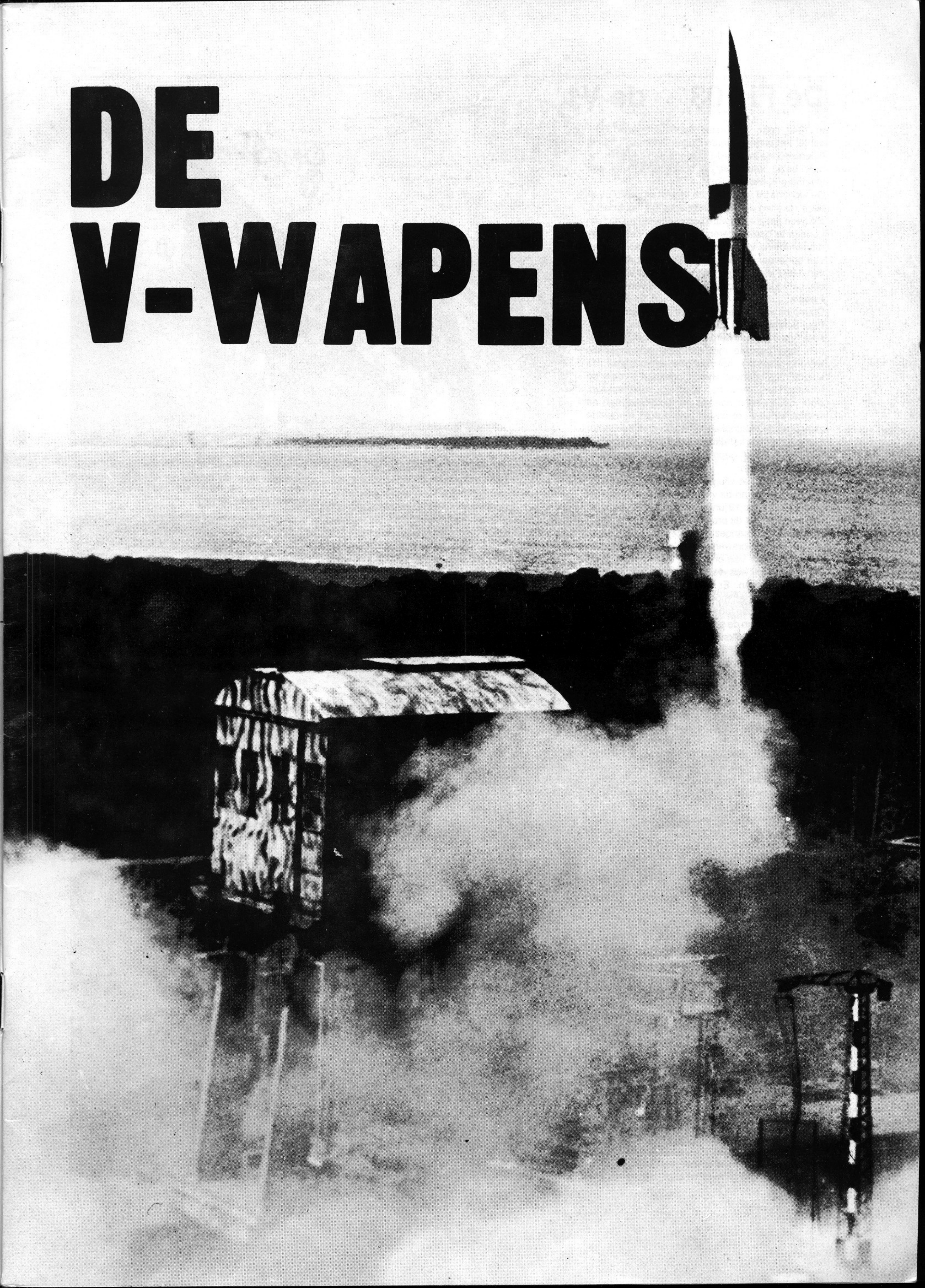


Uiterst boven: Hitlers intocht in Danzig, 19 september 1939 (Sport & General).
Boven: Hitler zinspeelt op de nog onbekende V-wapens in zijn redevoering in de Artushof, Danzig (Ullstein).

De ontwikkeling van de 'Vergeltungswaffe' ofwel de vergeldingswapens begon, zij het niet onder die naam, met experimenten met raketten in het begin van de dertiger jaren. In dit nummer zullen wij in het kort de ontwikkeling van elk wapen schetsen, maar ons vooral richten op de gebruikte en geplande lanceerinrichtingen voor die wapens.

In 1944-45 werd deze vorm van oorlogvoering op afstand door diegenen die eronder leden nog beschouwd als oneerlijk – tegenwoordig worden raketten en projectielen zowel door Oost als West als belangrijke wapens geaccepteerd en ontwikkeld volgens de basisprincipes van de Duitsers. De atoombom zou, wanneer de Duitsers die ver genoeg hadden kunnen ontwikkelen, waarschijnlijk vergeldingswapen no. 5 zijn geworden. De Duitsers zouden ten opzichte van de Geallieerden het voordeel hebben gehad van een betere verplaatsingstechniek van een dergelijke bom. Er bestaat geen twijfel over dat de interne tweestrijd en ruzies tussen het Duitse leger en de Duitse luchtmacht met daarbij nog de zeer grillige Hitler, hebben geleid tot de vertraging in de ontwikkeling en daarmee de vertraging in het uiteindelijke gebruik van de V-wapens. Op het moment dat de lanceringen begonnen, was de overweldigende superioriteit van de geallieerde luchtmacht voldoende om de meeste aanvallen met deze wapens te voorkomen.

DE V-WAPENS



De Fi 103 — de V1

In 1942 zette het Duitse oppercommando druk achter het project van de Duitse landmacht, die in Peenemünde in Noord-Duitsland aan de Baltische kust bezig was met de ontwikkeling van een vloeibare-brandstofraket.

De luchtmacht verzette zich tegen het gebruik van deze raketten door de landmacht. De luchtmacht, die geen geschikte zware bommenwerpers had om Londen te bombarderen, zag veel in deze onbemande kleine vliegtuigjes, die een bereik hadden van ongeveer 250 kilometer en een springlading van 1000 kilo konden meenemen. Het vliegtuigje zou ontwikkeld worden door de firma van Gerhard Fieseler.

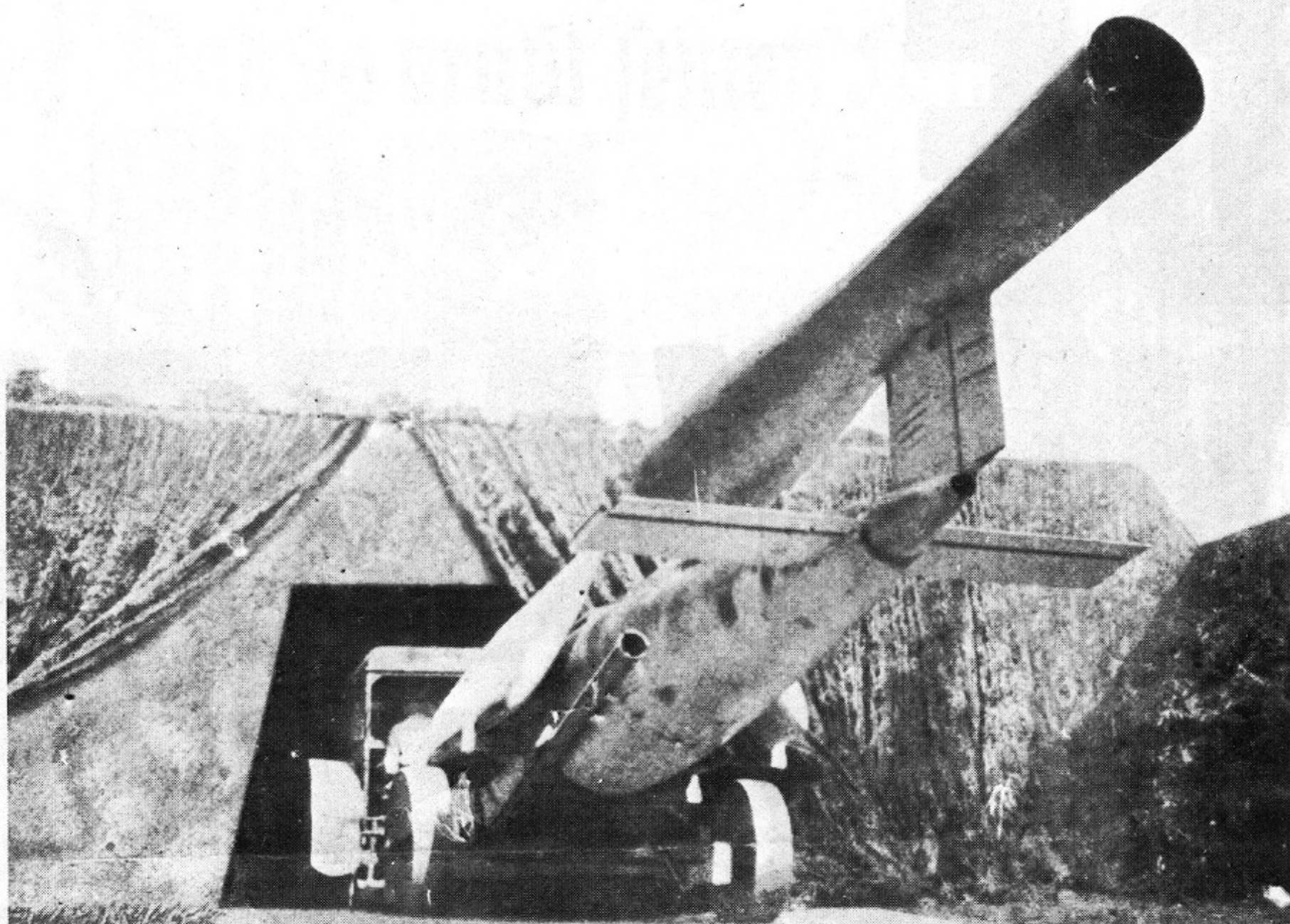
De motor was gebaseerd op de straalmotor die dr. Paul Schmidt sinds 1929 in München had ontwikkeld. Via de inlaat werd lucht binnengelaten door een klep, benzine met een laag octaangehalte werd ingespoten, het mengsel explodeerde, de klep aan de voorkant werd afgesloten en door de uitlaatgassen werd het vliegtuig voortgestuwd. Door de snelheid opende de luchtinlaat aan de voorkant zich weer en het hele proces herhaalde zich. Door deze schokkende werking van de motor kreeg de V1 het karakteristieke, bonkende geluid. De motor werd geproduceerd door de Argus motorenfabrieken.

De romp van het vliegtuig werd ontworpen door Robert Lusser van de vliegtuigfabrieken van Gerhard Fieseler. Op 19 juni werd tijdens een vergadering besloten dat dit project de allerhoogste prioriteit zou krijgen aangezien duidelijk was gebleken dat het simpele ontwerp (het vliegtuig had slechts een levensduur van ongeveer 30 minuten) uitermate geschikt was voor massaproductie tegen zeer lage kosten. Er zouden per maand 3000 vliegende bommen moeten worden geproduceerd in 17 verschillende fabrieken in heel Duitsland. Het grootste deel van de productie zou worden geconcentreerd in de Volkswagenfabrieken in KdF Stadt bij Fallersleben. Radiografische besturing werd van de hand gewezen aangezien die gestoord zou kunnen worden; de besturing geschiedde door middel van een Askania gyroscoop, gekoppeld aan een magnetisch kompas. Na een vastgestelde vluchttijd werd de brandstoftoevoer afgesloten en kwam het toestel automatisch naar beneden. Een nadeel van het toestel was dat het niet op eigen kracht kon starten en dat het moest worden gelanceerd vanaf een 70 meter lange lanceerbaan. Op 24 december 1942 maakte de eerste vliegende bom een geslaagde vlucht van tweeënhalve kilometer.

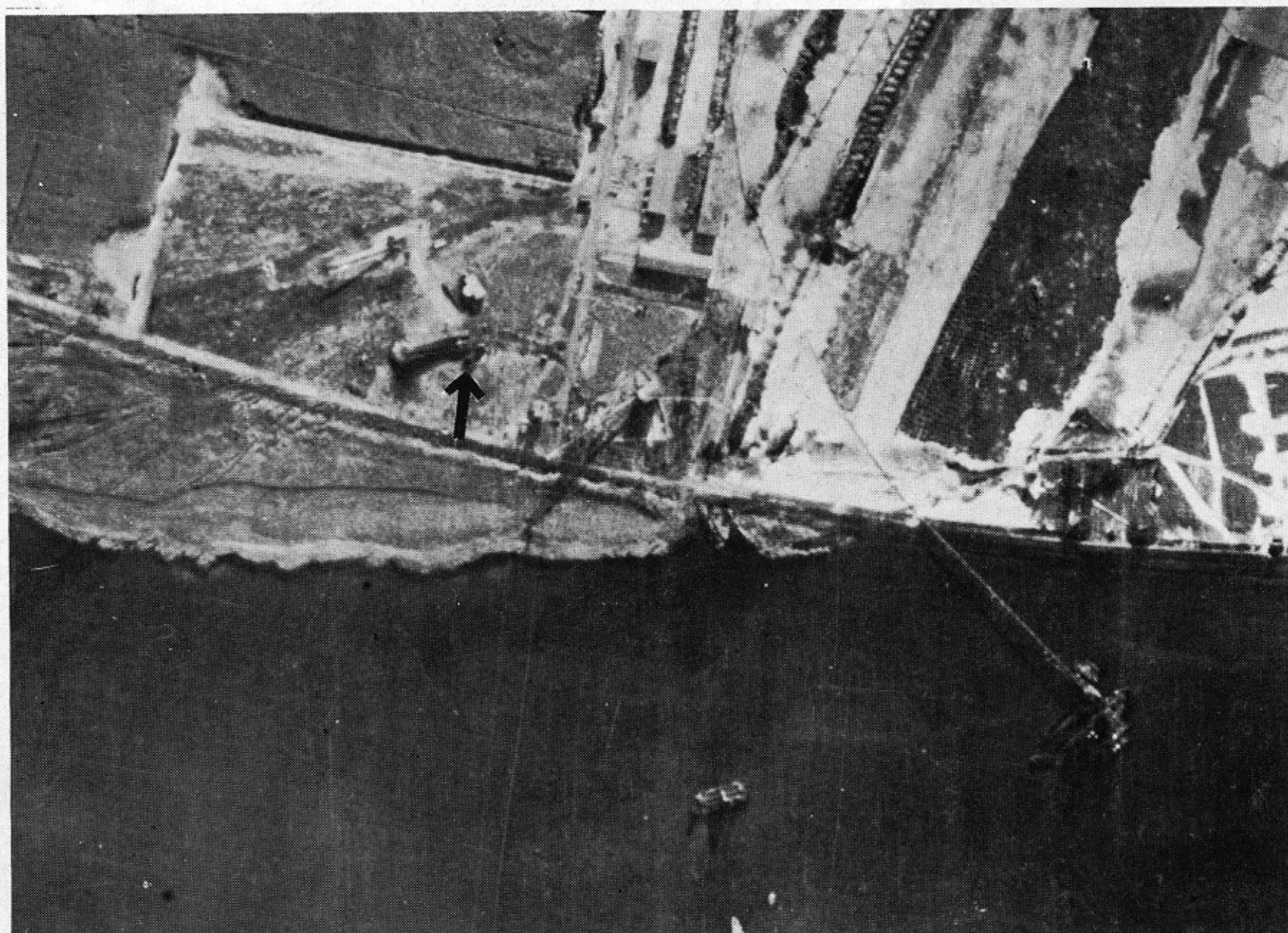
De eigenlijke aanvallen met de V1 zouden een jaar later beginnen — Kerstmis 1943. Over de manier van lancering werd hevig gediscussieerd. Veldmaarschalk Milch van het Duitse Ministerie van Luchtvaart gaf de voorkeur aan een beperkt aantal grote bomvrije lanceerinrichtingen van waaruit Engeland voortdurend met de vliegende bommen kon worden bestookt. Luitenant-generaal Walter von Axthelm stelde daarentegen dat deze installaties tijdens de bouw een doelwit voor de Geallieerden zouden vormen en dat meer dan honderd mobiele lanceerinrichtingen beter zouden zijn omdat niet mocht worden aangenomen dat de vijand erin zou kunnen slagen ze allemaal uit te schakelen. Er viel geen duidelijke beslissing en met de bouw van beide soorten lanceerinrichtingen werd begonnen. Verder waren er plannen om de bommen vanuit Heinkel He III's te lanceren.

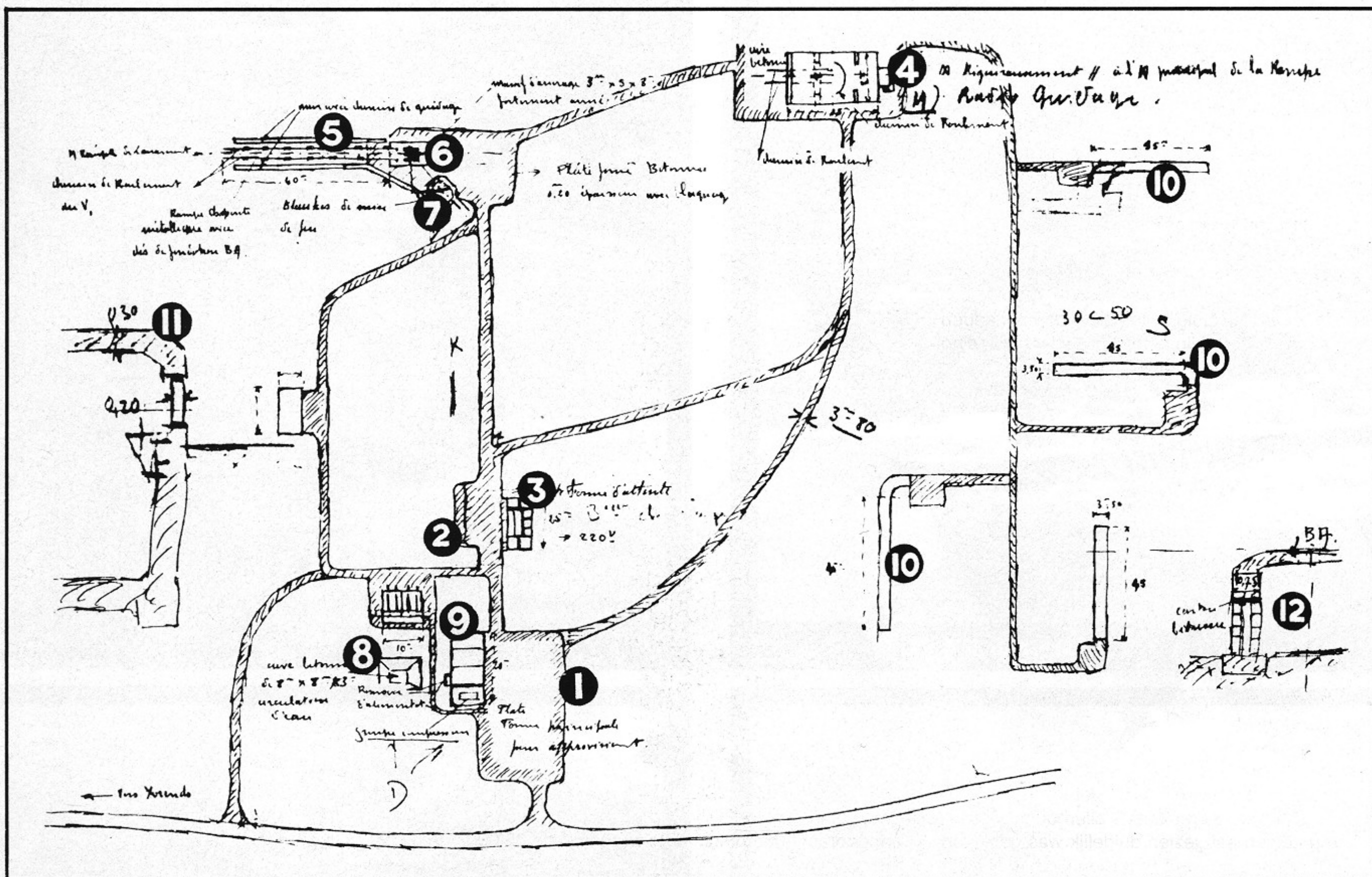
Op 15 augustus 1943 werd de eerste eenheid met een mobiele lanceerinrichting onder de codenaam Flakregiment 155 (W) geformeerd onder commando van kolonel Max Wachtel. De begindatum voor

Midden: Constance Babington Smith, een van de luchtfotospecialisten in Medmenham, wijst hier de V1 aan die zij ontdekte op een lanceerinrichting in Peenemünde (Associated Press). **Rechts:** de V1 op de lanceerinrichting, aangegeven met een pijl.



Boven: Deze foto van een V1 die wordt gereedgemaakt voor de lancering, werd in augustus 1944 via een neutraal land naar Londen doorgevoerd (Planet News).



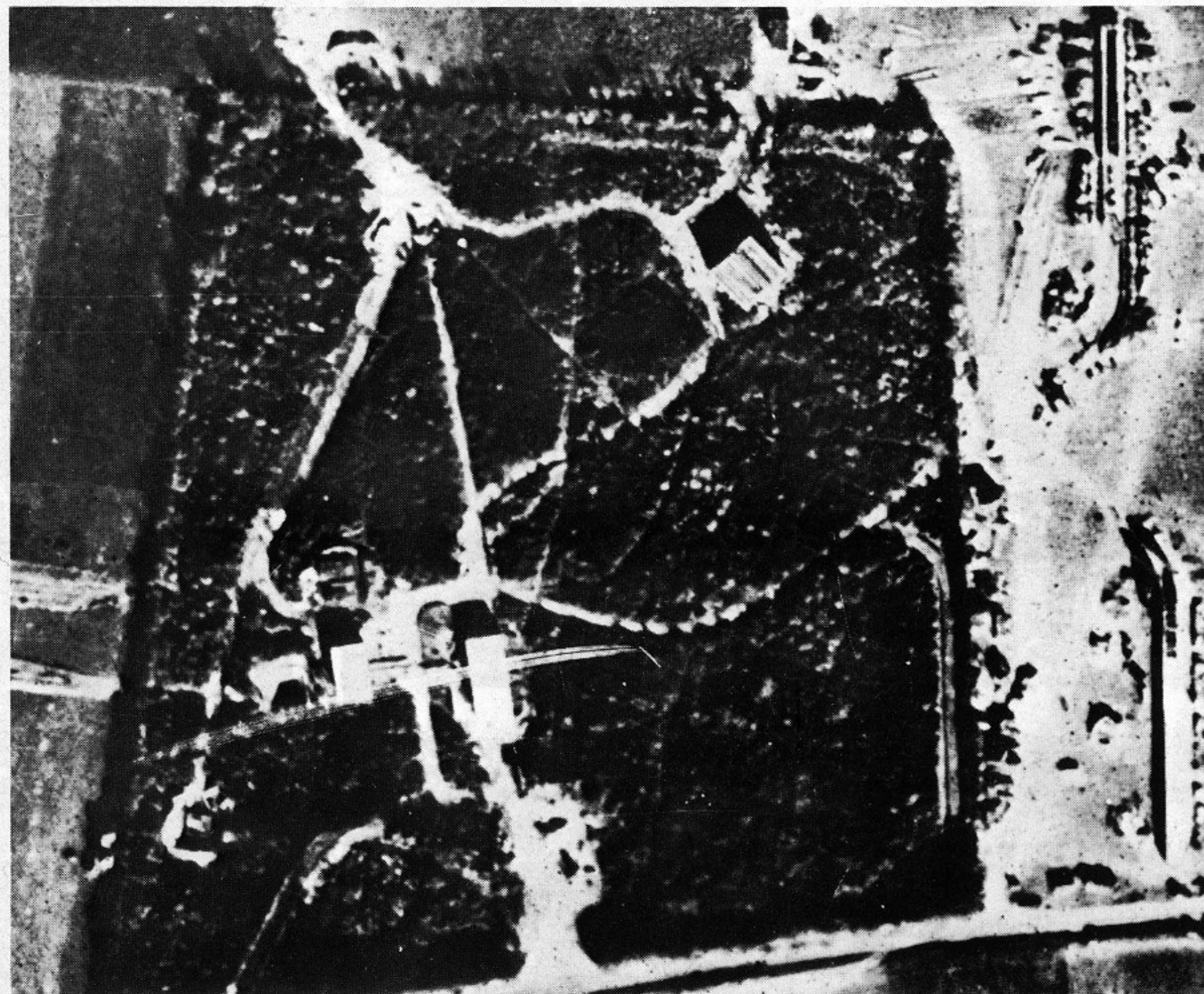


De lanceerinrichtingen – Het 'Ski'-type

Zoals wij gezien hebben, was luitenant-generaal Axthelm een voorstander van een grote spreiding van de lanceerinrichtingen voor de V1. Op 23 september 1943 waren 58 van de eerste 64 lanceerinrichtingen bijna gereed. Deze lagen, samen met nog eens 32 reserve-installaties, verspreid over Picardië, Artois en Normandië, op ongeveer 15 kilometer van de Franse kust. Sinds 1942 was het in Engeland al bekend dat de Duitsers aan een of ander geheim wapen werkten en in september 1943 stuurde een Franse agent die voor de Engelse inlichtingendienst werkte, Michel Holland, via Zwitserland een rapport naar Engeland waarin hij melding maakte van vreemde bouwwerken die op zes plaatsen werden uitgevoerd: Bonnetot le Faubourg, Auffray, Totes, Ri-beaucourt, Maison Ponthieu en Bois Carré. Men verzocht hem onmiddellijk meer informatie te verschaffen. Hij slaagde erin een agent, André Comps, als tekenaar bij de werkzaamheden aan de lanceerinrichtingen in Bois Carré te laten infiltreren. Deze maakte kopieën van de bouwtekeningen, die hij uit de zak van een Duitse voorman had 'geleend'. In Engeland vormden deze tekeningen de basis voor de bestrijding vanuit de lucht aangezien alle installaties praktisch dezelfde basisvorm hadden. De ski-vormige gebouwen, die bescherming moesten bieden aan de nog niet geassembleerde bommen en aan het personeel tijdens de lancering, vormden de aanleiding tot deze naam. Tijdens speciale verkenningvluchten, waren de zes plaatsen inmiddels uitgebreid in beeld gebracht. De foto's werden doorgegeven aan de luchtfoto-interpretatiedienst van de R.A.F. in Medmenham, Buckinghamshire. Daar trachtten twee specialisten, kapitein Neil Simon en kapitein Robert Rowell, de foto's te ontcijferen – elke installatie bestond uit negen gebouwen waarvan er bij drie een ski-vormig bouwwerk tegenaan gebouwd was. De installatie die zich in een vergevorderd stadium bevond, was die bij Bois Carré – 'het vierkante bos', bij Yvrench. Op 8 november vond er op hoog niveau overleg plaats en twee weken later werden

Boven: de schets van André Comps van de 'Ski'-installatie in Bois Carré, welke tekening via Zwitserland naar Engeland werd gesmokkeld.

1. Controleplatform; 2. Parkeerplatform; 3. Hoofdcontrolekamer; 4. Storingsvrij gebouw voor afstelling van het gyrokompas; 5. Lanceerbaan; 6. Afvuurinrichting; 7. Afvuurcabine; 8. Stoomreservoir; 9. Compressorgroep; 10. Schuilkelders. Onder: Vergelijk zijn schets met de foto die voor de bombardementen werd genomen (IWM).

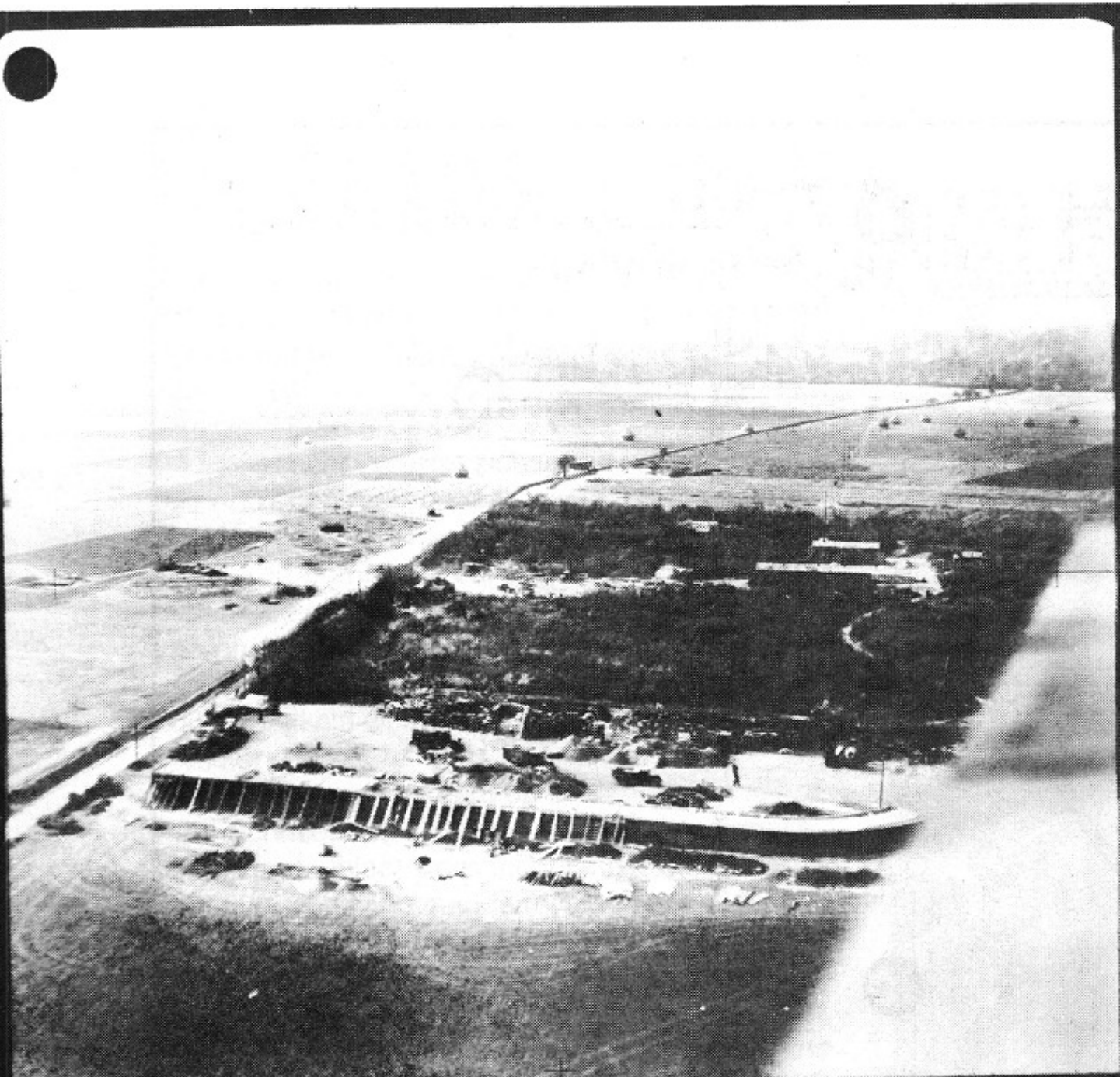


na bestudering van luchtfoto's van heel Noord-Frankrijk nog eens 95 dergelijke installaties in aanbouw ontdekt.

Op 4 december werden er nog eens luchtfoto's van heel Noord-Frankrijk gemaakt om er zeker van te zijn dat geen enkele installatie over het hoofd was gezien en de volgende dag begonnen gevechtsbommenwerpers de installaties te bestoken. Op 24

december bombardeerden 672 vliegende forten van de 8ste Amerikaanse Luchtvloot 24 lanceerinrichtingen. In totaal werden in december 52 installaties aangevallen; de Engelsen schatten dat 21 installaties vernietigd en 15 zwaar beschadigd waren – in werkelijkheid waren er slechts zeven uitgeschakeld.

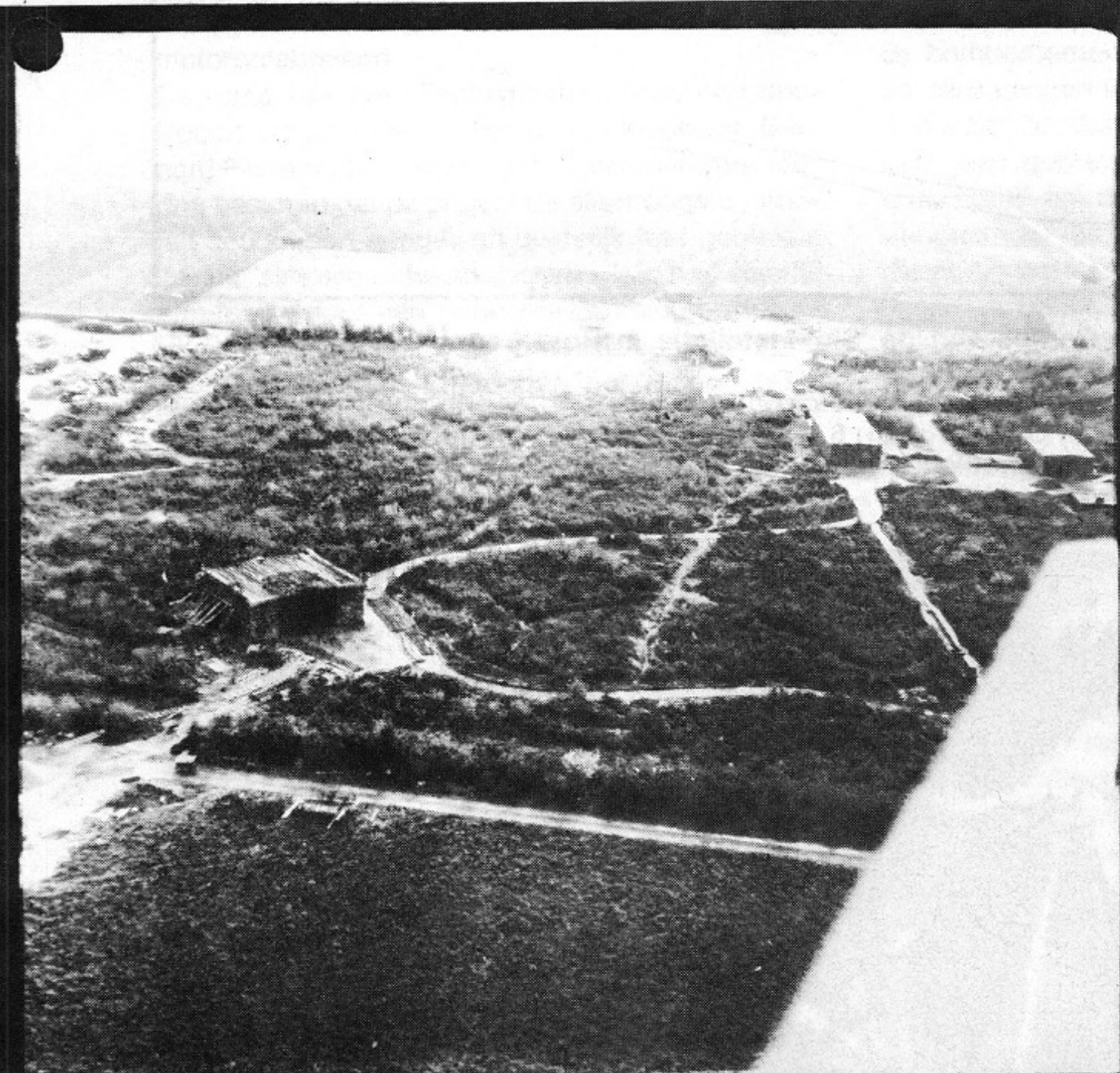
De aanvallen werden echter voortgezet en het Duitse bouwprogramma werd ernstig vertraagd.



0002 R/135 170 SQDN. 9 NOV 43 // F/8



0003 R/135 170 SQDN. 9 NOV 43 // F/8



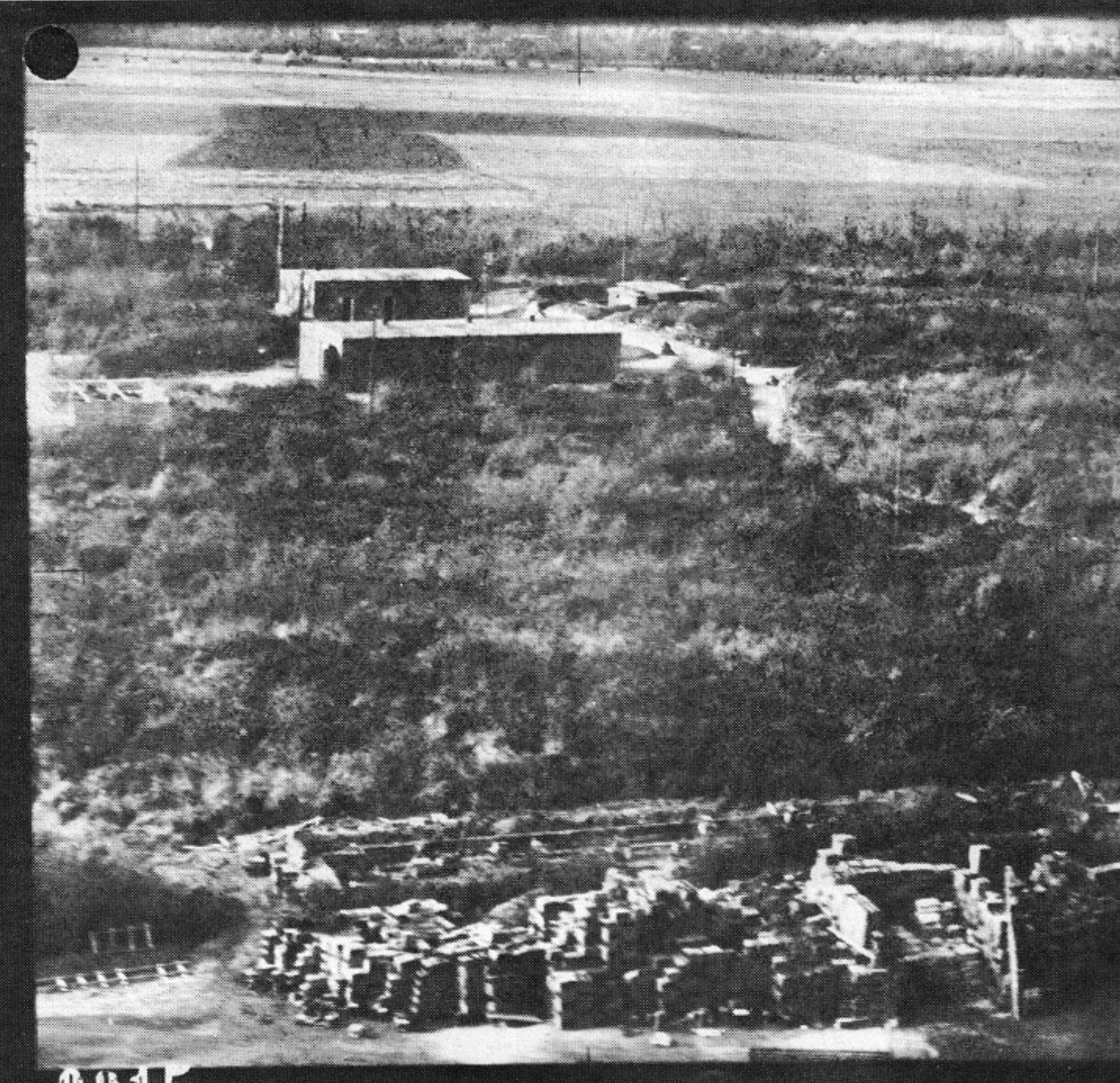
0004 R/135 170 SQDN. 9 NOV 43 // F/8



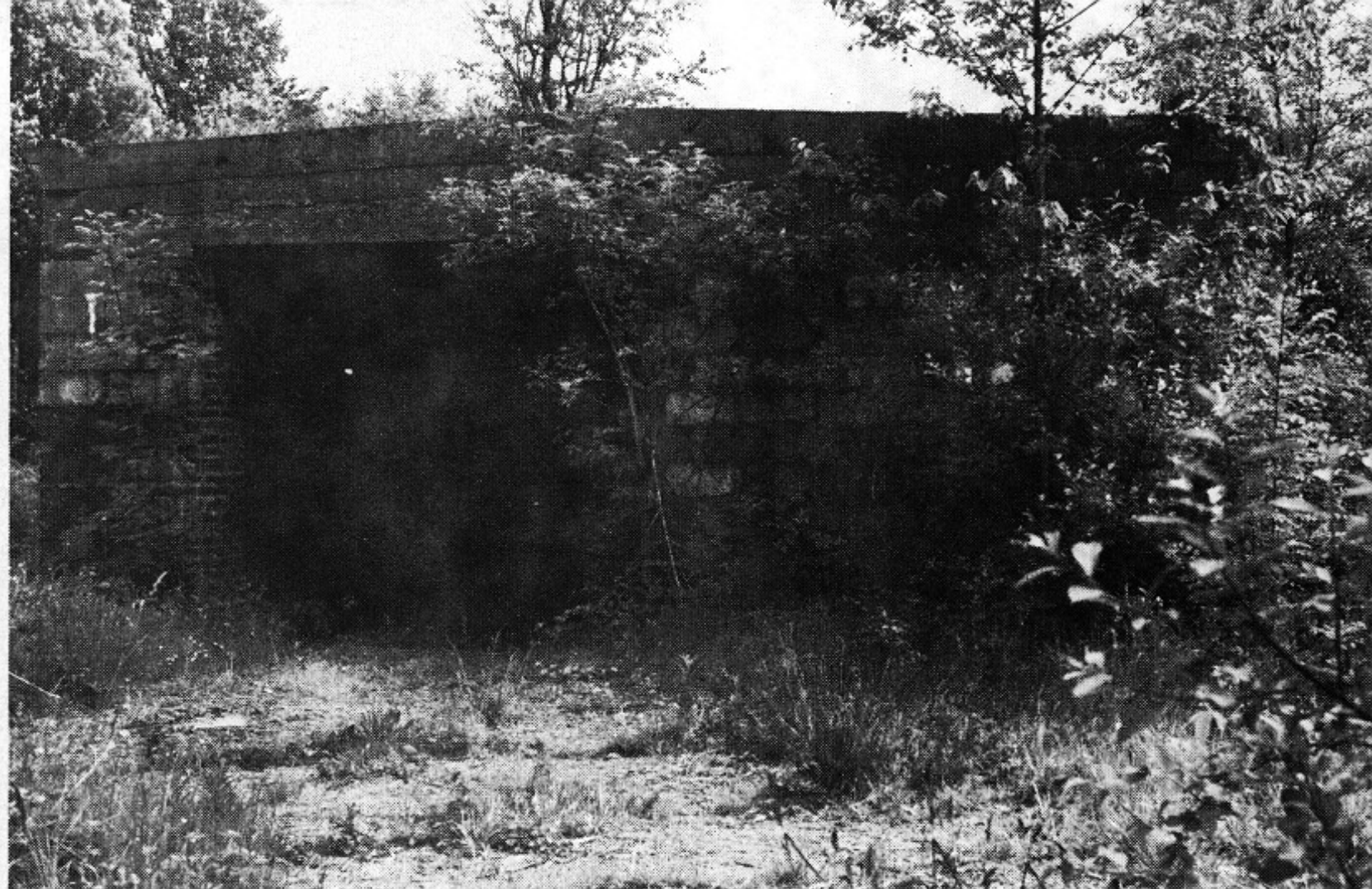
0009 R1134 . 170 SQDN. 9 NOV 43 // F/14



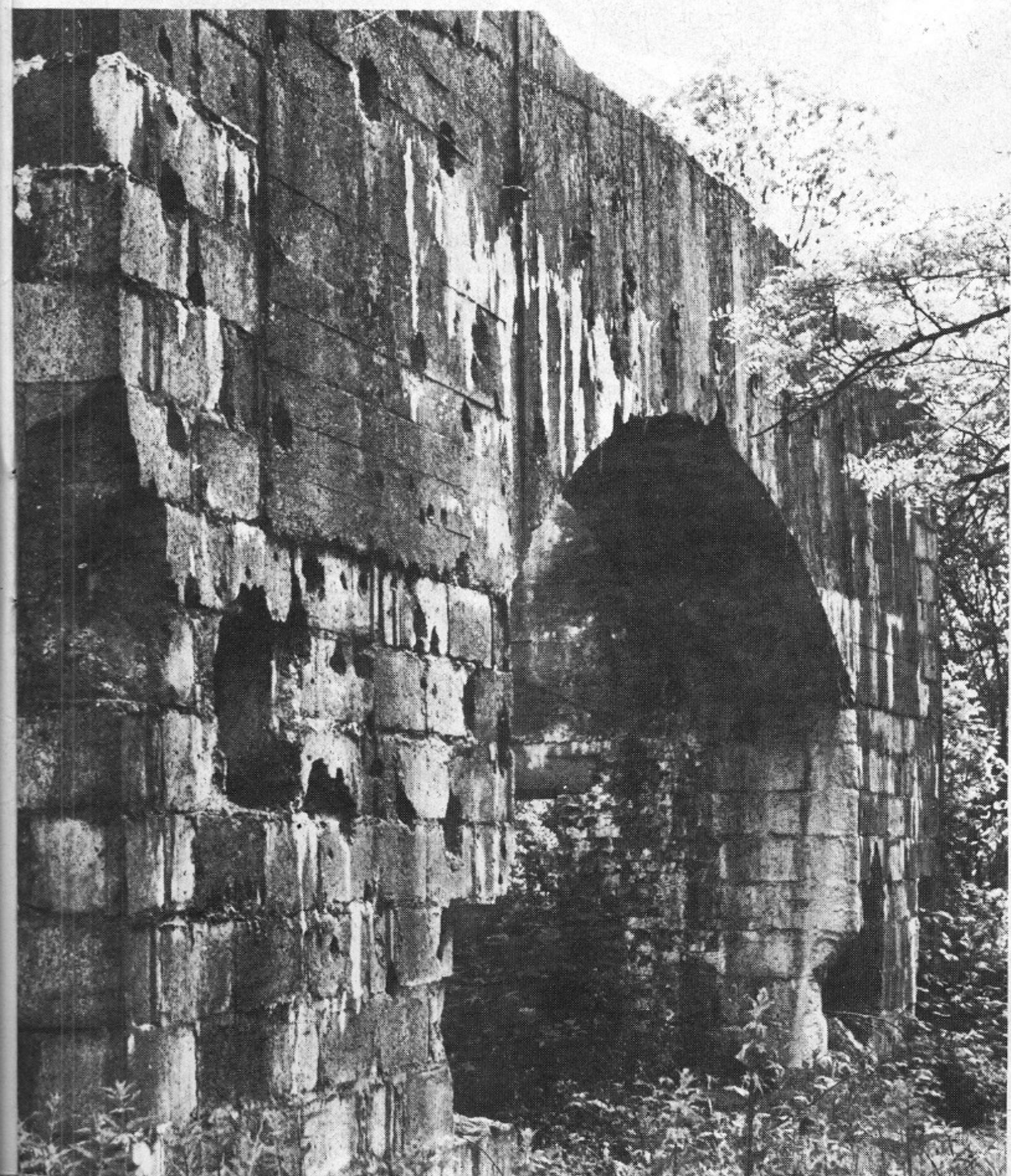
0014 R1134 . 170 SQDN. 9 NOV 43 // F/14



0015 R1134 . 170 SQDN. 9 NOV 43 // F/14



Pagina 4: Een serie luchtfoto's van Bois Carré, genomen tijdens twee vluchten van het 170e Squadron op 9 november 1943. (Crown Copyright). Linksboven: Bois Carré na het bombardement (Crown Copyright). Rechtsboven: de hoofdcontrolekamer in 1974. Boven: het begroeide terrein in mei 1974.



De overgroeide lanceerinrichting in 1974. Links: Het storingsvrije gebouw. Boven: De ingang van een van de 'Ski'-gebouwen. Onder: Sporen van de bomscherven op een van de gebouwen.



Eind januari was 25% van de Duitse installaties uitgeschakeld en van de 35 000 Franse arbeiders waren er 20 000 gevlucht. Kolonel Wachtel zag in dat vroeg of laat alle installaties, die gemakkelijk herkenbaar waren vanuit de lucht, zouden worden vernietigd. Op 23 januari legde luitenant-generaal Von Axthelm veldmaarschalk Milch een alternatief plan voor.

Het zal duidelijk zijn dat wij geen foto's van alle lanceerinrichtingen van het 'ski'-type die nog in Frankrijk te zien zijn, kunnen tonen. Bois Carré is nog de meest interessante, mede gezien de moedige actie van André Comps om de bouwtekeningen in handen te krijgen. Zoals onze foto's laten zien, is het terrein bijna helemaal overwoerd; desondanks staan de door de succesvolle bombardementen beschadigde gebouwen nog overal. De betonnen lanceerinrichting staat precies op Londen gericht.

Verder laten wij foto's zien van twee andere lanceerplaatsen: Maison Ponthieu, die ook door Michel Hollard werd ontdekt, en Croisette, die wij op aanwijzing van een van onze Belgische lezers vonden.

Over geheel Noord-Frankrijk en het schiereiland van Cherbourg liggen dergelijke lanceerinrichtingen verspreid en mochten er lezers zijn die tijdens de vakantie in een onderzoek geïnteresseerd zijn, dan kan men in de dorpjes naar de 'Vay Un', bouwwerken vragen! Sommige installaties staan midden in een dorp of tussen de boerderijen, een poging van de Duitsers om de installatie te camoufleren. Ze worden veelal gebruikt als opslagplaats of koelcel; let dus op waar u loopt! Verder hebben wij een aantal foto's van een installatie bij Cherbourg in Martinvast die door de Amerikanen werd veroverd. Men dient zich hierbij wel te realiseren dat deze 'ski'-lanceerinrichtingen eigenlijk nooit klaar zijn gekomen voor gebruik van de V1.

Hoewel alle inspanningen van de talloze mensen die betrokken waren bij de operatie 'Kruisboog', niet mogen worden onderschat, wordt Michel Hollard toch 'de man die Londen redde' genoemd. De rapporten van André Comps werden naar het hoogste niveau in Engeland gestuurd – naar Lord Cherwell, de wetenschappelijk adviseur van Winston Churchill. Churchill bracht op 25 oktober 1943 over de ontwikkeling zelfs verslag uit aan president Roosevelt. Het lijkt geen twijfel dat de informatie die Hollard met zijn agenten vergaarde, een belangrijke bijdrage leverden aan de vertraging in de raketaanvallen, waardoor duizenden mensenlevens gespaard bleven. In februari 1944 werd Hollard door de Duitsers gevangengenomen en na zijn bevrijding uit het concentratiekamp in Neuengamme kreeg hij de 'Distinguished Service Order', de hoogste Britse militaire onderscheiding die aan een buitenlander kan worden verleend.

Onder: De installatie in Maison Ponthieu die vlakbij Bois Carré door Michel Hollard werd ontdekt, zoals ze nu is.



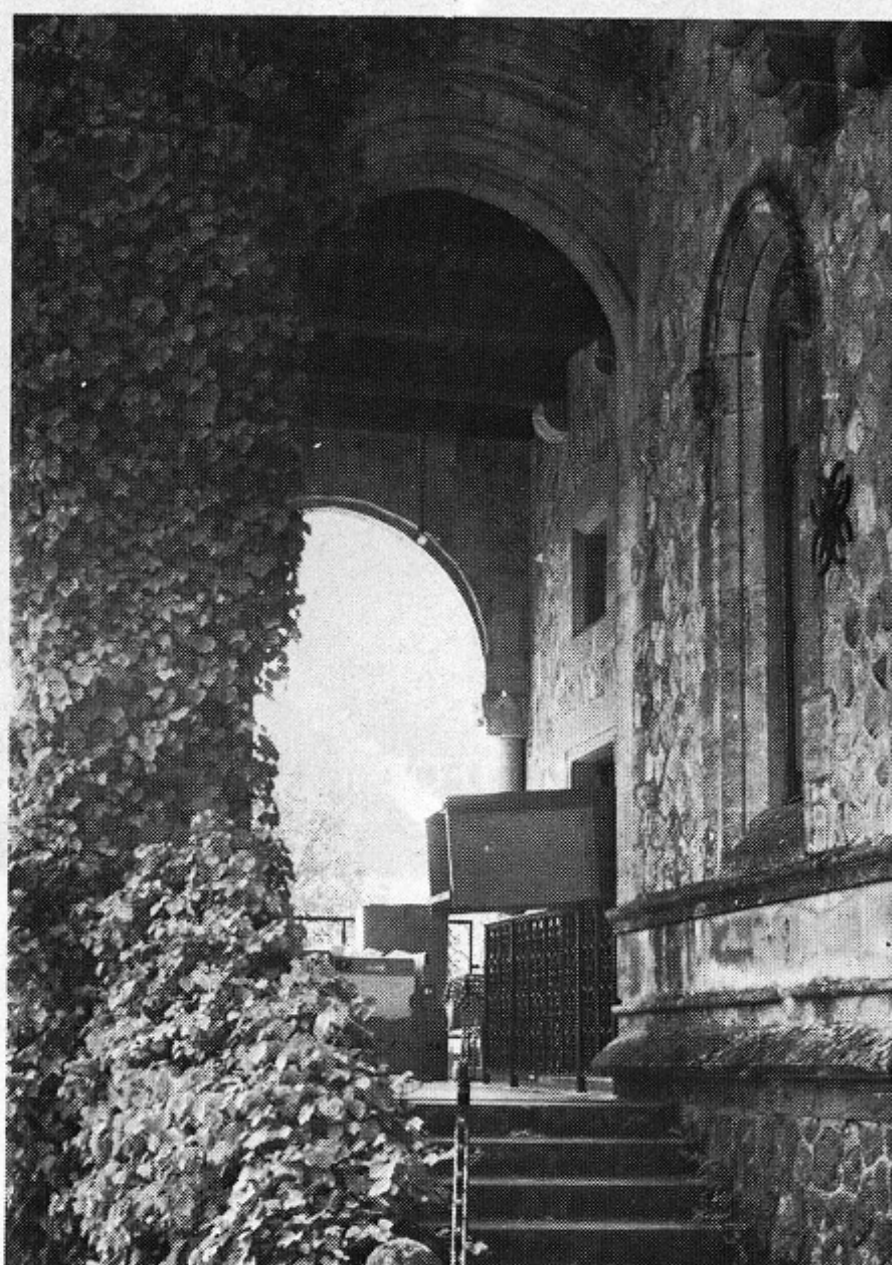
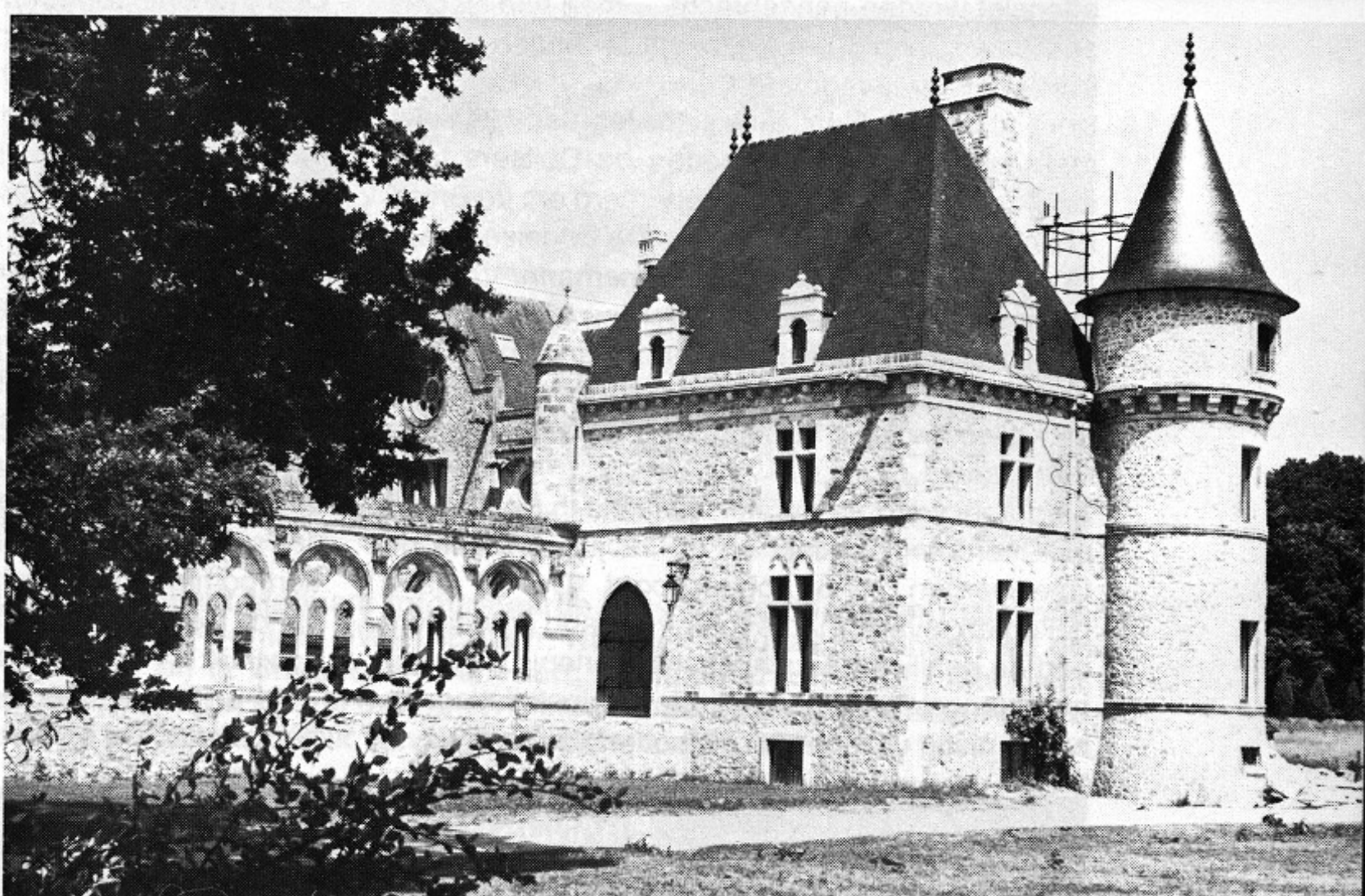
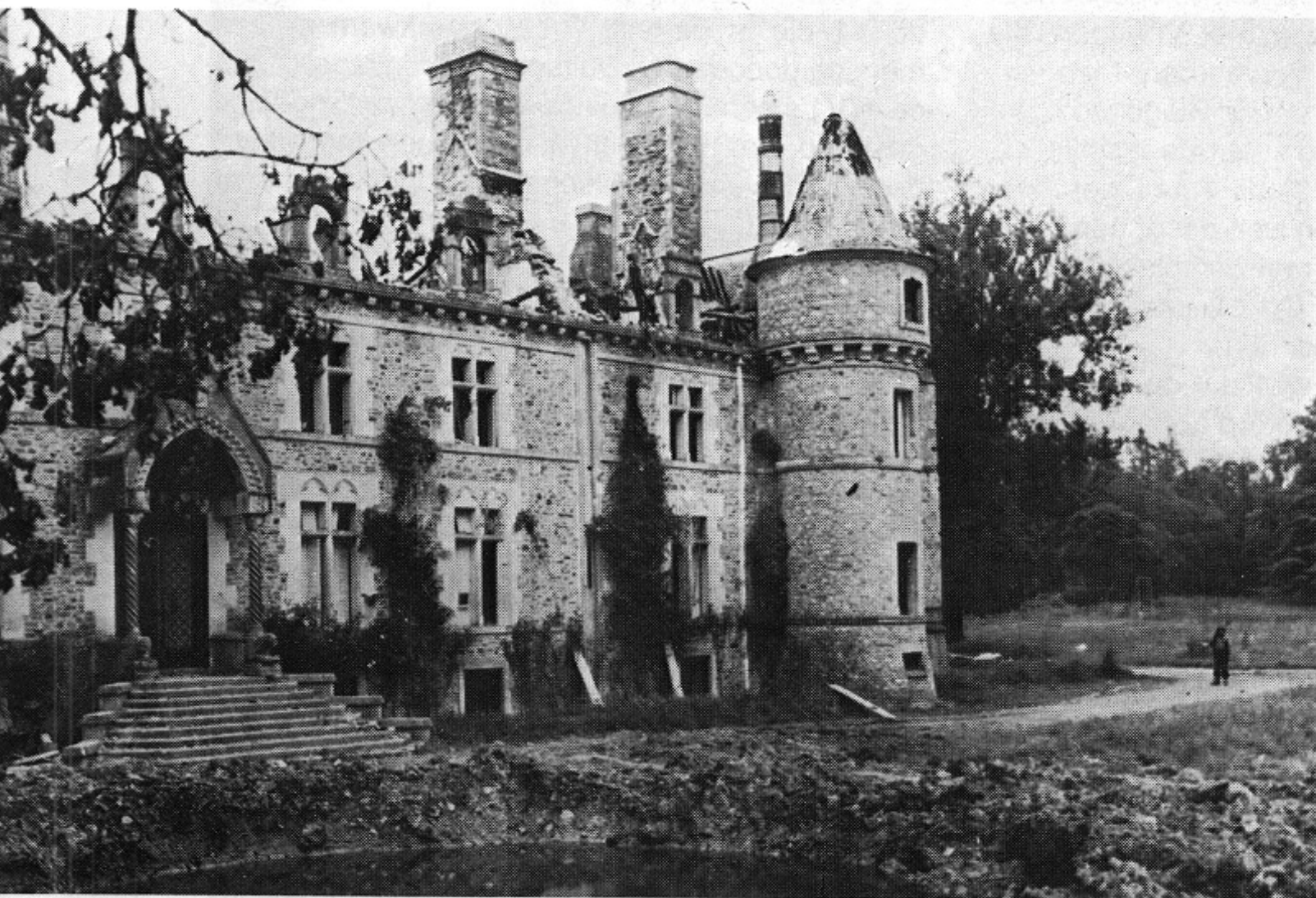
Boven: De 'Ski'-installatie in Croisette, gefotografeerd door het 542e Squadron voor en na de bombardementen in 1944. (Crown Copyright via de universiteit van Keele). Onder: Croisette anno 1974. De overgebleven gebouwen worden door de boeren gebruikt – veel van de 'Ski'-inrichtingen in Frankrijk worden nu door boeren gebruikt.





Een door de Amerikanen veroverde 'Ski'-installatie op het terrein van het 16e eeuwse kasteel in Martinvast op het schiereiland van Cherbourg. Boven: Amerikaanse troepen inspecteren een van de gecamoufleerde 'Ski'-gebouwen. (IWM). Rechts: Hetzelfde 'Ski'-gebouw, geïdentificeerd door de beschadigingen boven de ingang, gefotografeerd door de uitgever. Linksonder: Een zware bom viel vlakbij het kasteel, dat zwaar werd beschadigd tijdens het bombardement (IWM).

Rechtsonder: Alhoewel het hetzelfde kasteel betreft, blijkt het tijdens de restauratie toch belangrijk te zijn veranderd. Onder: De door de bommen beschadigde trap in 1944 en weer 30 jaar later. Het beeld boven aan de trap rust nu in de struiken vlakbij de trap.



'40~'45 TOEN & NU

'Gemodificeerde' lanceerinrichtingen

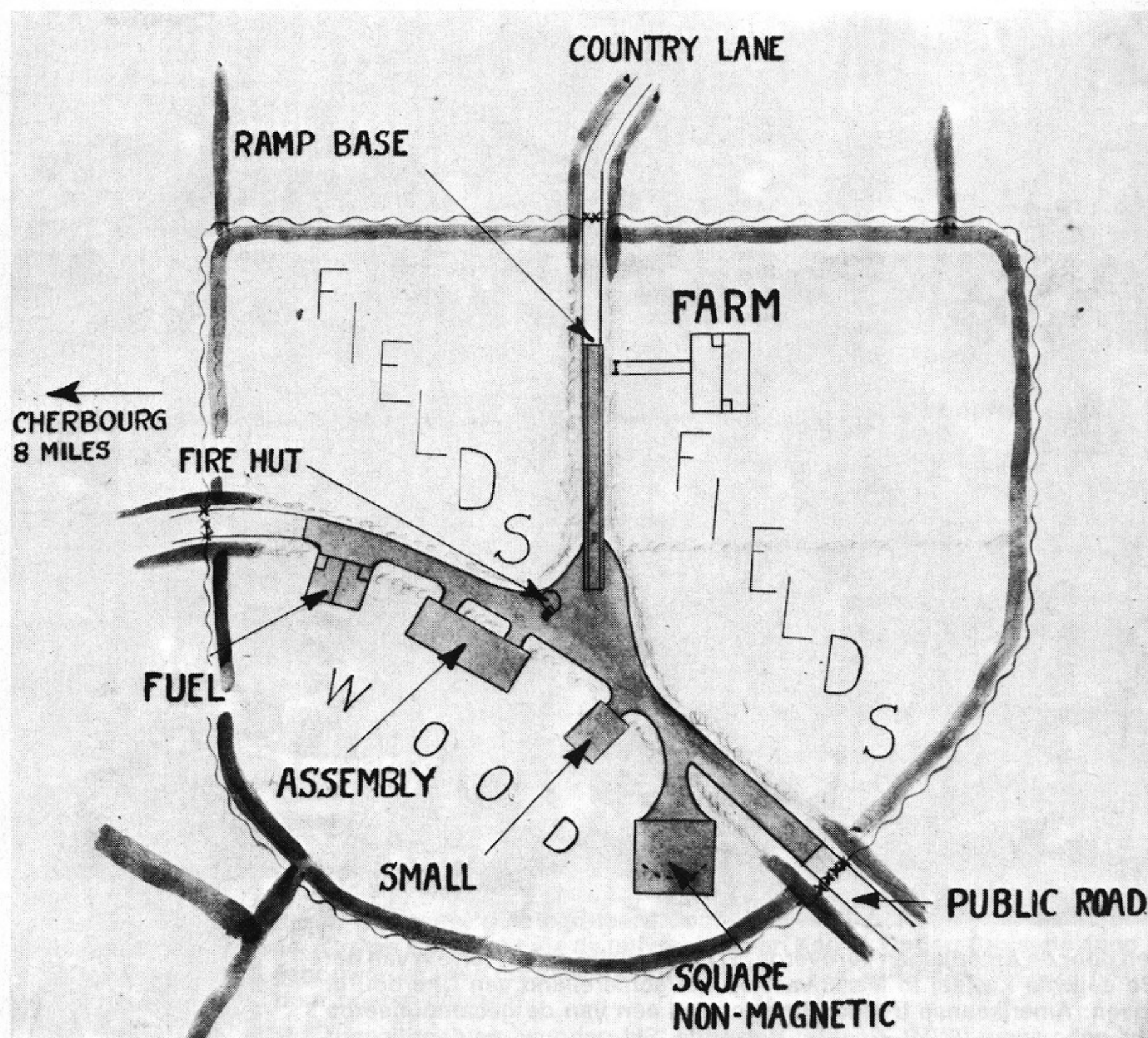
Meteen na zijn benoeming tot commandant van het LXV ARMEE KORPS in december 1943 inspecteerde generaal Heineman de V1 lanceerinrichtingen. Hij was van mening dat de 'ski'-installaties onnodig ingewikkeld waren, gemakkelijk vanuit de lucht op te sporen en kwetsbaar voor luchtaanvallen; doordat de installaties door Franse arbeiders werden gebouwd, waren de spionagemogelijkheden veel te groot.

Toen hij vernam dat de V1's pas in mei of juni zouden worden geleverd, besloot hij dat men in de komende maanden maar een nieuw soort lanceerinrichting moest ontwikkelen die later door de R.A.F. als 'gemodificeerde' installaties zouden worden betiteld.

Zij bestonden uit een stalen lanceerbaan die elders kon worden geproduceerd en die gemonteerd kon worden op van tevoren vervaardigde fundamente, welke men makkelijk en veilig in de bossen kon bouwen. Er hoefden geen 'ski'-gebouwen te worden opgericht; er waren slechts drie of vier gecamoufleerde hutten nodig. Met 10 000 arbeiders konden de Duitsers in een maand tijd 50 van deze installaties aanleggen. De geprefabriceerde lanceerbanen zouden pas kort voor het eigenlijke offensief worden aangebracht – men had slechts zes dagen nodig om deze stalen banen op de fundamente te monteren.

Hoewel de 'ski'-installaties sinds februari 1944 niet meer bruikbaar bleken, deden de Duitsers toch alsof ze zouden worden gerepareerd om de Britse inlichtingendienst te misleiden. De Engelsen trapt in dit plan van generaal Heinemann. Voor de 'gemodificeerde' installaties werden alleen Duitse en betrouwbare arbeiders gebruikt. Er stonden 150 installaties op het programma en toen in juni de aanvallen met de V1's begonnen, was ongeveer de helft klaar.

Eind april werd de eerste installatie in Belhamelin bij Cherbourg ontdekt en op 12 juni hadden de Geallieerden er 66 opgespoord. De op gang gekomen invasie had echter voorrang en daarom had de geallieerde luchtmacht voorlopig nog weinig belangstelling voor deze nieuwe installaties, die er erg nietig uitzagen en die bovendien lastig op te



sporen en uit te schakelen bleken.

Terwijl op de 'ski'-installaties 23.196 ton bommen was gegooid, had er alleen op 28 mei een aanval van gevechtsbommenwerpers op een 'gemodificeerde installatie' plaatsgevonden, die bovendien was mislukt.

Op 10 juni rapporteerde een agent aan Londen dat hij in Gent een trein had gezien met 33 wagons die elk drie lange voorwerpen vervoerden. Men vermoedde dat het inderdaad om de vliegende bommen ging. Nieuwe luchtfoto's van de installaties, die door het slechte weer sinds 4 juni niet meer waren gefotografeerd, lieten zien dat er een enorme bedrijvigheid heerste, met compleet gemonteerde lanceerinstallaties. Op 12 juni waren 54 installaties gereed voor lancering.

Hoewel het de bedoeling was dat op 12 juni de eerste bommen om 11.40 uur op Londen zouden vallen, was een kwartier voor dit tijdstip nog geen enkele installatie gereed en moest kolonel Wachtel het salvo uitstellen. Ten slotte werden er slechts tien bommen afgevuurd waarvan er vijf onmiddellijk na de start neerstortten. Een V1 stortte waarschijnlijk in het Kanaal, de andere vier bereikten Zuid-Engeland. De eerste V1 landde om 04.18 in Gravesend. De enige V1 die slachtoffers eiste, was

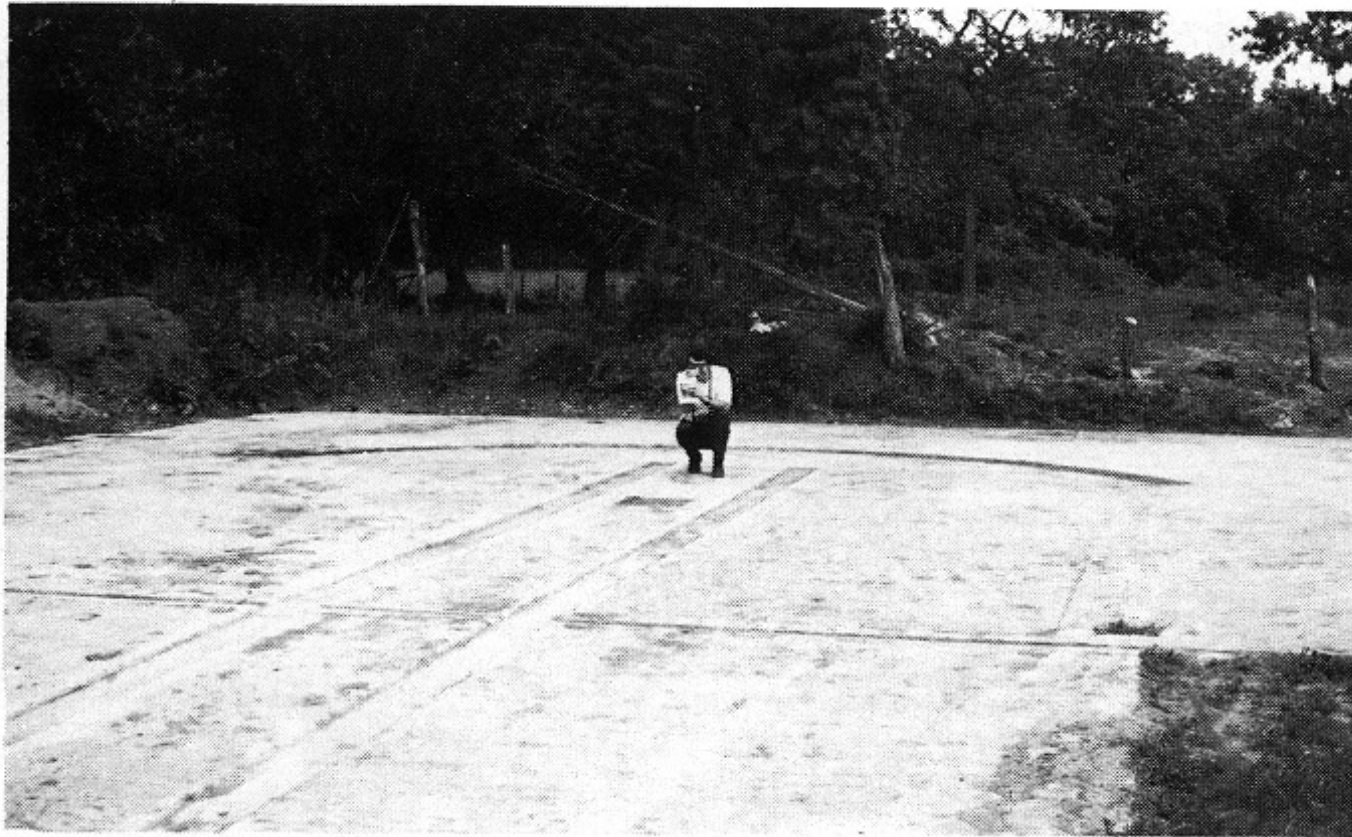
Boven: Een plattegrond van een van de vereenvoudigde 'gemodificeerde' installaties in Montaigu bij Cherbourg waarbij gebruik werd gemaakt van bestaande landwegen (IWM). Onder: De installatie van Montaigu, vanuit de lucht gefotografeerd in 1974. Het storingsvrije platform is duidelijk te herkennen.

de V1 die in Bethnal Green neerkwam en zes mensen doodde. De Duitsers hadden tegelijk met deze V1's een verkenningsvliegtuig naar Engeland gestuurd; dat werd echter neergeschoten en zodoende bleven de Duitsers in het ongewisse over het resultaat.

Na deze rampzalige start stelde kolonel Wachtel de volgende lanceringen uit tot 15 juni. Beter opgewassen tegen de problemen van deze manier van oorlogvoeren, met voldoende raketten en brandstof, werd er die dag om 22.00 uur gestart met de lanceringen. Tot aan de middag van de volgende dag slaagden de Duitsers erin om 224 bommen te lanceren, waarvan er 45 meteen na de start neerstortten. Andere V1's werden door gevechtsvliegtuigen en luchtafweerkanonnen omlaag gehaald en slechts 73 V1's bereikten het gebied rondom Londen.

Op de morgen van de 16e juni werd in het





parlement meegedeeld dat een nieuwe manier van oorlogvoeren was begonnen.

Er werden verschillende stappen genomen om de V1 te bestrijden. Radargeleide projectielen, ballonnen, voortdurende patrouilles van gevechtsvliegtuigen en aanvallen op de Franse voorraaddepots, dit alles droeg bij tot het verminderen van het aantal bommen dat Engeland bereikte. De snelste jachtvliegtuigen die in het begin werden gebruikt waren de Tempest V, de Spitfire XIV en de Mustang III terwijl 's nachts de Mosquito opereerde. De ernstigste treffers waren de bom op het Ministerie van Luchtvaart in Strand op 28 juni, waarbij 198 mensen het leven verloren; op 2 juli in Chelsea, waarbij 124 slachtoffers vielen en op 23 augustus de V1 die in East Barnet het leven van 211 mensen eiste.

De lanceringen namen pas af nadat de invasietroepen de lanceerinstallaties in heel Frankrijk hadden veroverd. De laatste V1 die vanaf de grond werd afgevuurd, bereikte Engeland op 1 september; daarna werden de V1's gelanceerd vanuit aangepaste He 111's. Vanaf de grond

Linksboven: De uitgever schiet een kompasstand vanaf het storingsvrije platform in Montaigu, waar de V1's voor de start werden gecontroleerd.

Rechtsboven: Jeff 'Cannon' Pavey van het Engelse Oorlogsmuseum onderzoekt de begroeide afvuurcabine. De fundamenteën van de lanceerbaan in het wegdek zijn nog goed te herkennen.

waren er tot op dat moment 8892 V1's gelanceerd en toen de lanceerinstallaties in geallieerde handen waren gevallen, werden er door deze vliegtuigen nog eens 1600 gelanceerd. Van de in totaal 10 492 V1's bereikten er 3000 Engeland niet door technische storingen; ongeveer 4000 werden er door de verdediging neergehaald (om precies te zijn: 1847 door vliegtuigen, 1878 door kanonnen, 231 door ballonnen) terwijl de overige 3531 niet konden worden tegengehouden. Hiervan bereikten er 2419 de omgeving van Londen. Het voornaamste doelwit, de Tower Bridge, bleef echter onbeschadigd!

6184 Mensen sneuvelden en op een gegeven moment werden er zelfs 20 000 huizen per dag beschadigd, voornamelijk doordat sommige V1's gevuld waren met 2031 lbs. Tralen explosieven die bijna twee keer zo krachtig waren als de met de conventionele 1870 lbs. RDX explosieven

ge vulde V1's.

Wij hebben twee gemodificeerde lanceerinrichtingen beschreven van waaruit werkelijk V1's werden gelanceerd, een bij de Somme en de andere op het schiereiland van Cherbourg. De metalen lanceerbanen zijn overal als schroot verwijderd terwijl onze pogingen om een nog gave installatie te vinden in heel Frankrijk vruchteloos bleken.

De installaties vallen eigenlijk helemaal niet op. De bunkers van waaruit de V1's werden gelanceerd, zijn nog wel terug te vinden en ook de plaats waar de lanceerbaan moet hebben gestaan, is wel op te sporen. Op de plaats van de lanceerinstallatie in Montaigu is het storingsveldvrije platform, waar de girokompassen werden ingesteld, nagenoeg onbeschadigd; de richting bedraagt 300 graden. De fundamenteën van de lanceerbaan in Chaussee Tirancourt staan precies in de richting van Londen, 320 graden.



Links: Sergeant Mapham fotografeerde deze 'gemodificeerde' installatie in Belloy-sur-Somme (IWM). Boven: Na veel speurwerk vonden wij de installatie bij la Chaussee-Tirancourt, 3 kilometer verderop! Alles wat overgebleven is, zijn de betonnen blokken waarop de lanceerbaan rustte en een verbindingsstuk van het achterste deel.



Links en boven: Alle gebouwen van deze installatie zijn gesloopt met uitzondering van de ingang van dit gebouw, die nu begroeid en helemaal vergeten is.

Londen onder vuur



Boven: Een V1 die neerstortte op Berkeley Square, beschadigde Lansdowne House en eiste een groot aantal slachtoffers, onder wie een aantal Amerikaanse soldaten (Associated Press). Onder: Stewart & Arden is nog steeds gevestigd in hetzelfde gebouw, dat praktisch geen sporen vertoont van de schade in 1944.



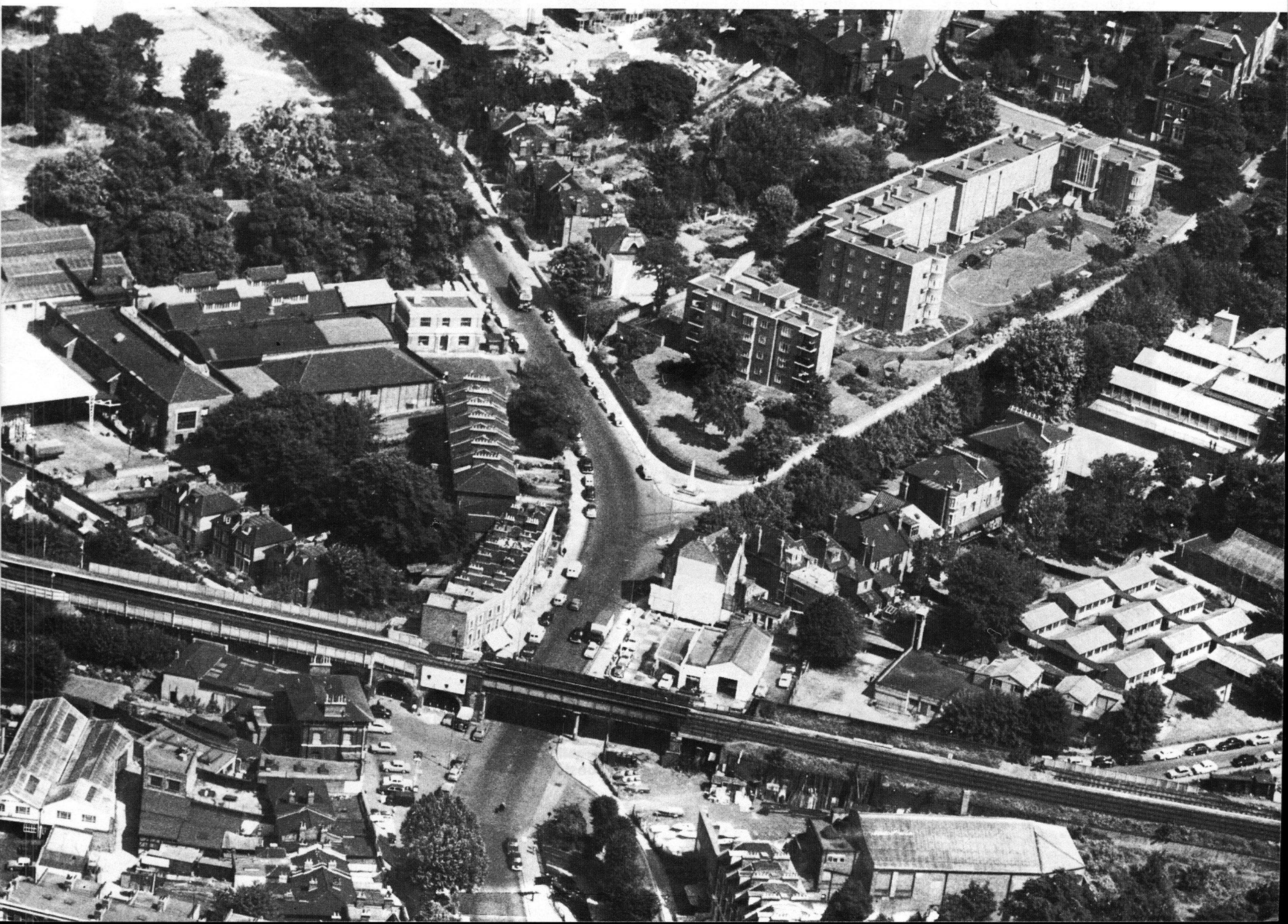
Rechtsboven: Een ongelooflijke foto genomen op het terrein van William Jones Ltd. in de Westmore Street in Chariton. Vanwege de voortdurende V1-aanvallen werd er constant een uitkijkpost op het dak van het kantoor gezet. De fotograaf slaagde erin een foto te maken van Ken Whittaker die Arthur Brown een neerstortende V1 aanwijst. Brown slaat alarm door op de claxon van de truck te duwen. Rechts: Ondanks het feit dat op de foto niet vermeld stond waar hij was genomen, gaf de politie in Bexley ons een tip nadat wij dagenlang naar de plaats hadden gezocht. De directie van de A.C.E. Machinery Co., die nu in de gebouwen is gevestigd, gaf ons na het zien van de foto direct toestemming om in september 1974 een vergelijkende foto te maken.

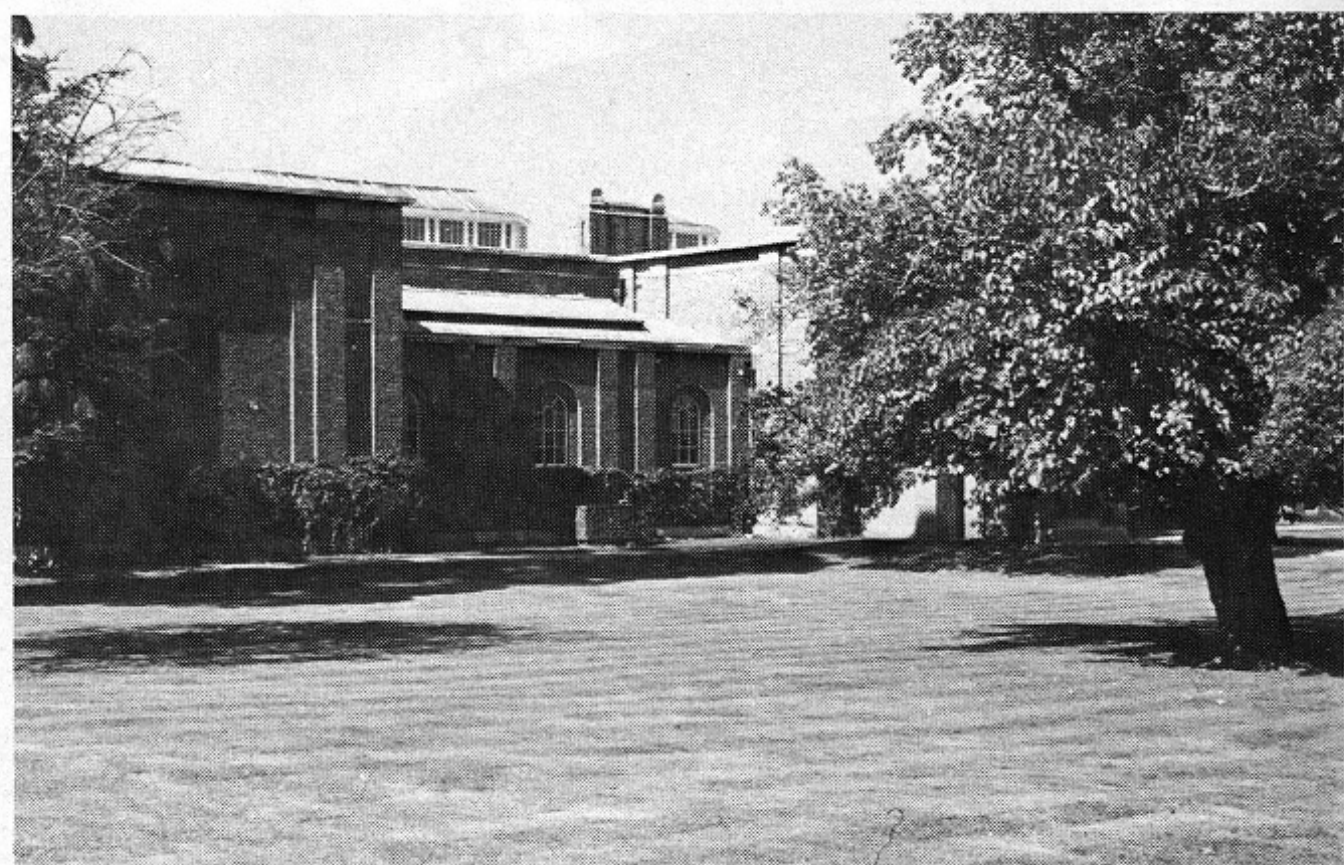




Een opmerkelijke vergelijkende foto vanuit praktisch dezelfde hoek, genomen in Lewisham, Londen. De foto uit 1945 laat drie plaatsen zien waar een V1 neerstortte. De schade midden op de foto ontstond in juni 1944, waarbij één persoon naar het ziekenhuis werd gebracht. Eerder in

die maand viel een vliegende bom op Lewisham Hill (rechtsboven) waarbij 12 mensen omkwamen en veertig mensen gewond raakten. De derde bom viel op Cressingham Road (onder op de foto) op een middag in juli, waarbij één persoon om het leven kwam (IWM & Aerofilms Ltd.).





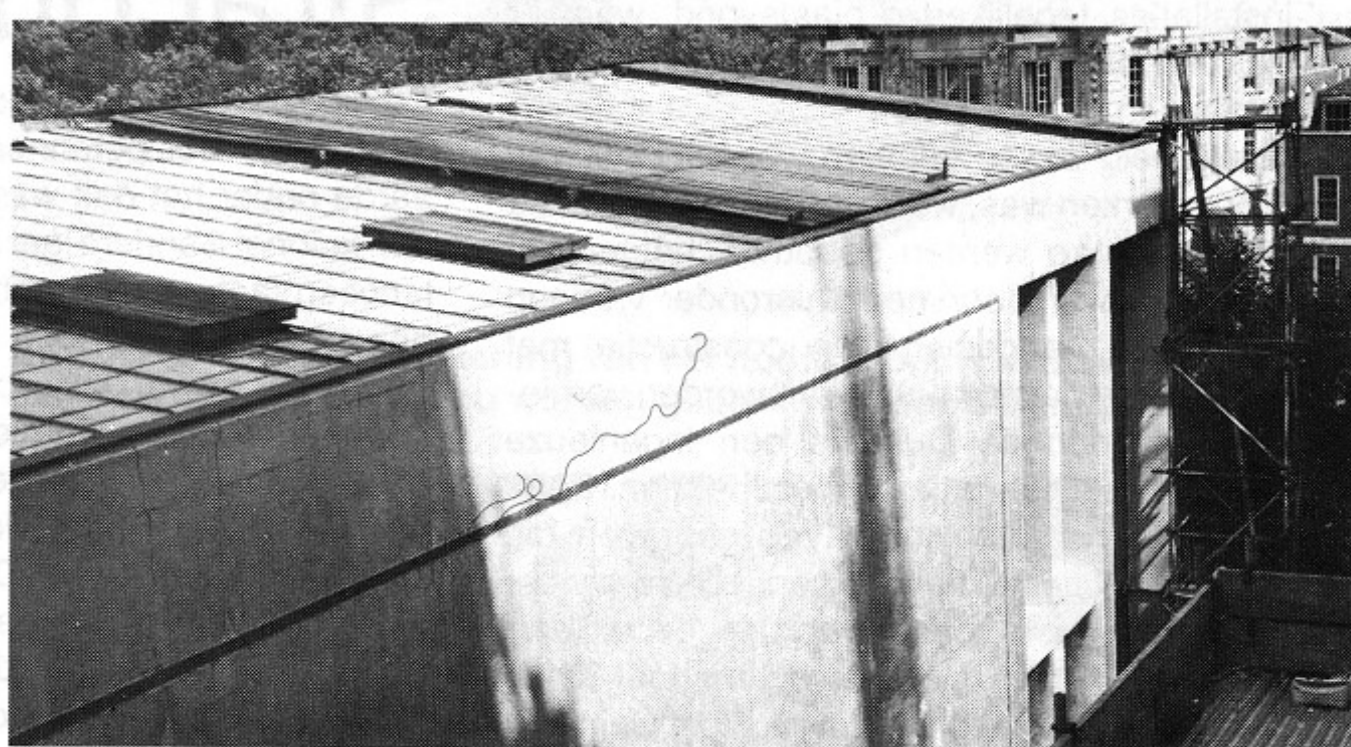
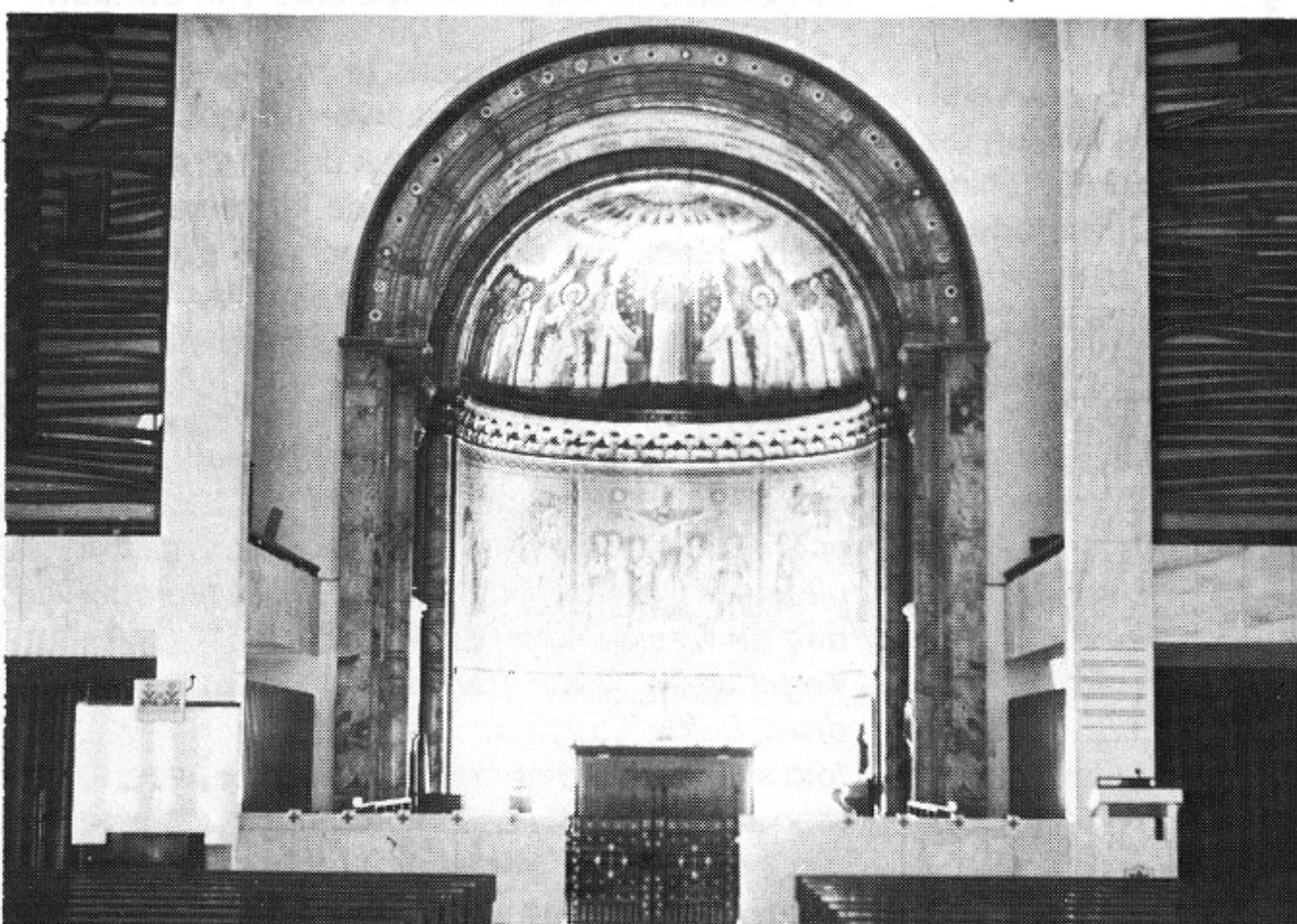
Links: De Tower Bridge was het mikpunt voor de V1's. Op 12 juli 1944 werd de brug bijna getroffen toen een V1 neerstortte op een boot die werd beschadigd en later zonk (Central Press). Boven: De grootte van een krater van een V1 is duidelijk te zien bij de Dulwich Picture Gallery (The Times).



Links en boven: Mannschappen van de bomopruimingsdienst van de R.A.F. maken aantekeningen in een zwaar beschadigde garage in Elmers End (Sport and General). Helaas konden wij door veiligheidsmaatregelen in 1974 geen foto maken vanuit dezelfde hoek.



Links: De Wharton Road school in Bromley, Kent, werd in augustus 1944 door een V1 beschadigd (Century Photos). Boven: Een interessante vergelijking van de gerepareerde gebouwen, waarin nu de Ravensbourne Kunstacademie is gevestigd.



Op zondag 18 juni 1944 stortte om 11.20 uur een V1 op de Guards kapel in de Wellingtonkazerne tijdens een ochtenddienst; 58 burgers en 63 soldaten verloren het leven. De originele altaarmuur is in de nieuwe kapel opgenomen (IWM).



Boven: Op 30 juni 1944 stortte een V1 neer voor het Ministerie van Luchtvaart. 198 slachtoffers was de tol. Rechts: In 1974 parkeren er nog steeds bussen voor hetzelfde gebouw, waar nu een televisiemaatschappij is gevestigd.



Naast de originele plannen om de V1's vanuit de 'Ski'-installaties te lanceren, werden er plannen gemaakt om grote bomvrije opslag-, montage- en lanceerbunkers te bouwen. Deze moesten worden aangelegd volgens een methode die de Duitsers 'Verbunkering' noemden, aangezien ervaringen met andere bouwprojecten de Duitsers hadden geleerd hoe kwetsbaar deze waren voor luchtverkenning, die dan ook altijd werd gevolgd door bombardementen. De lanceerplaatsen werden in de loop van 1943 ontdekt doordat er altijd een spoorlijn bij aangelegd moest worden die moest aansluiten op de bestaande lijn. De luchtfotografen van de R.A.F. bekeken dan ook elke foto waarop de aanleg van een nieuwe spoorlijn zichtbaar was met grote achterdocht. Deze nieuwe installaties konden door de militaire autoriteiten niet als een militaire installatie worden herkend en het doel was dan ook niet erg duidelijk voor de Geallieerden, maar aangezien de bouw van de 'ski'-installaties tegelijkertijd plaatsvond, werd er terecht verondersteld dat er wel een samenhang moest bestaan.

De moeilijkheid om te bepalen wat het doel van deze bouwwerken was, werd nog vergroot door de manier waarop ze werden gebouwd, hetgeen te zien is op de dwarsdoorsnede hieronder van een dergelijk type. Aangezien een constructie met muren door bombardementen kan worden vernietigd, ontwikkelden de Duitsers een ingenieuze manier om deze installaties te beschermen. Eerst werden er twee grote loopgraven gegraven die parallel liepen – gemakkelijk te herstellen wanneer ze onverhoopt toch zouden worden gebombardeerd. De sleuven werden vervolgens met beton gevuld – en weer viel er vanuit de lucht weinig te vernietigen. Hierna werd er tussen de twee nu ontstane betonnen muren een laag beton gestort – nog steeds niets wat de moeite waard was om te bombarderen. Onder dekking van het aldus ontstane betonnen dak werd vervolgens de aarde onder dat dak weggegraven en men had een complete bunker.

Luchtfoto's van deze lanceerplaatsen vormden dan ook de aanleiding om toch tot bombardementen over te gaan.

De bouw van deze lanceerplaats was het verst gevorderd. Het betonnen dak was gestort en de aarde onder het dak was verwijderd. De tekening van kolonel Sanders laat zien hoe de Duitsers deze lanceerplaats wilden gebruiken. Een zijspoor van een spoorlijn in de buurt liep naar de zuidkant van de bunker en via dit zijspoor werden de vliegende bommen aangevoerd die onder het betonnen dak zouden worden geassembleerd. De vliegende bommen zouden dan via een ondergrondse lanceerbaan op Londen, 240 kilometer verder, worden afgevuurd. Deze lanceerbaan kon uiteraard wel worden gebombardeerd, maar de schade kon betrekkelijk eenvoudig door de Duitsers worden hersteld.

De overzichtskaart van Sanders laat zien hoe de gebouwen lagen ten opzichte van Londen.

Lancasterbommenwerpers te markeren, werden drie treffers geplaatst waarvan er één het bijna meter vijf dikke betonnen dak doorboorde. Toen kolonel Sanders later de lanceerplaats bezocht, bleek dat er slechts geringe schade was veroorzaakt aan de westkant van het betonnen dak. Er waren geen voltreffers geplaatst.

Alvorens de bunker door de Geallieerden werd verlaten, diende men toch wel aandacht te schenken aan het directe gevaar dat deze lanceerplaats voor Engeland vormde. Uiteindelijk werden beide uiteinden van de bunker en de lanceeropening aan de westkant met zand opgevuld.

Tegenwoordig kan men nog net de bovenkant van deze beide ingangen zien. Wanneer men onze foto's vergelijkt met die van kolonel Sanders, kan men zien dat het meeste bekistingshout is verdwenen en dat men ook de lanceerbaan heeft verwijderd. Op het dak van de bunker staan in het cement nog de voetafdrukken die daar meer dan dertig jaar geleden door een arbeider zijn achtergelaten.

FIG. 1.

FIG. 2.

FIG. 3.

FIG. 4.

FIG. 5.

FIG. 6.

AARDE

BETONNEN MUUR

SCHUIKELDER.

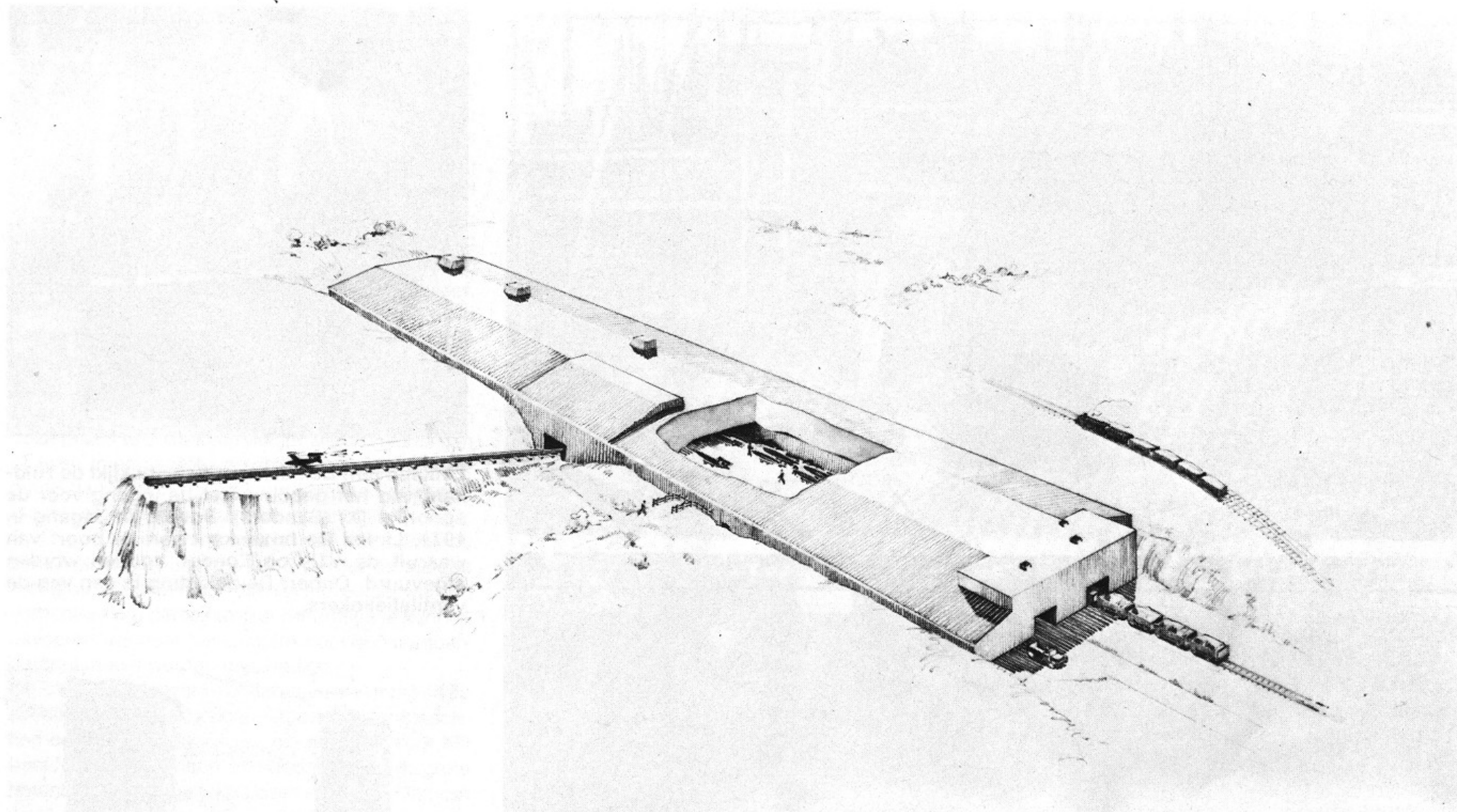
UITGEGRAVEN GREPPEL

AFGEMAAKTE BETONNEN MUUR

DAK, MUUR

SCHUIKELDER

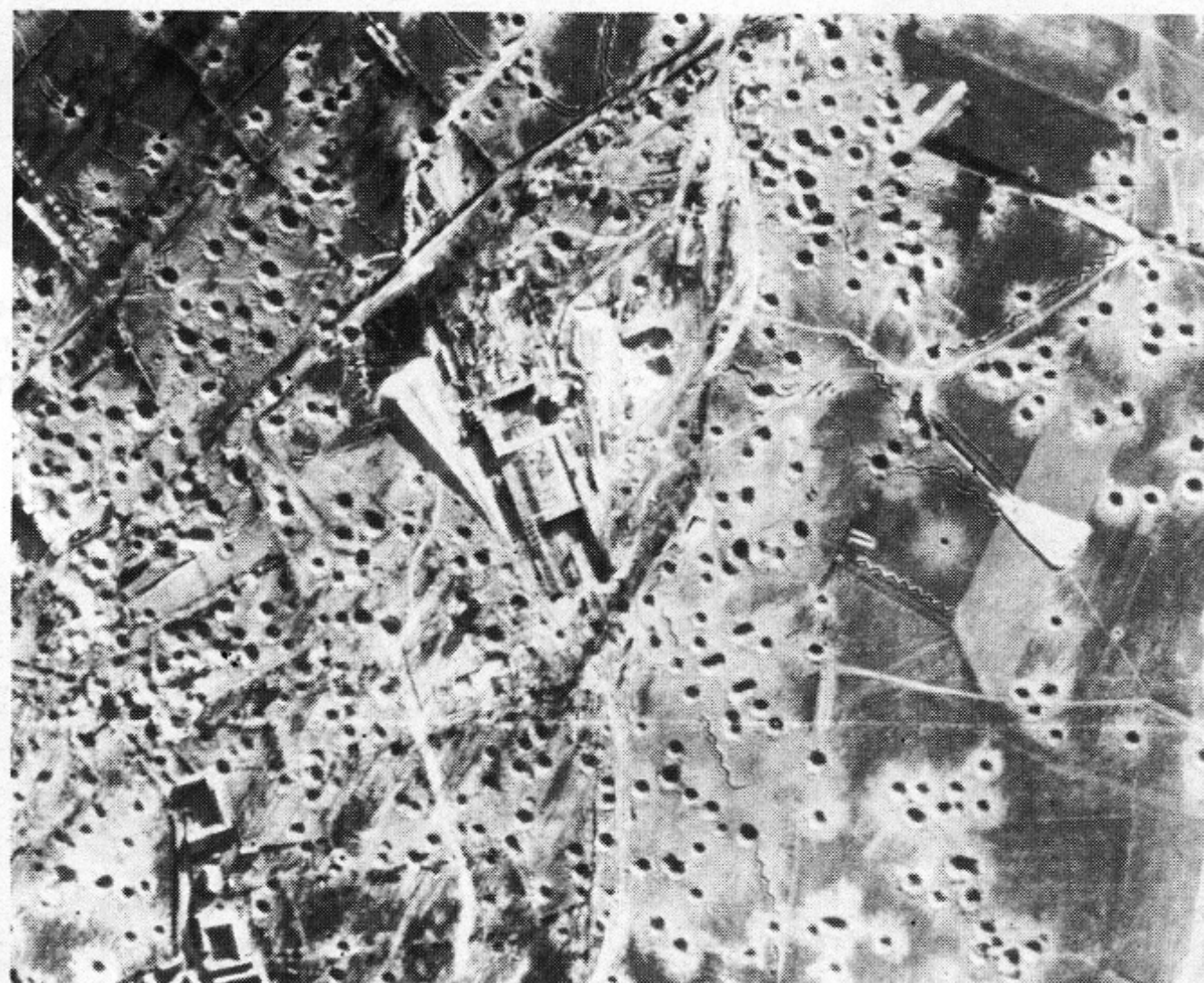
SCHAAL IN VOETEN



Boven: Een doorsneetekening van het hoofdgebouw in Siracourt die laat zien hoe de installatie zou worden gebruikt (Rapport Sanders).

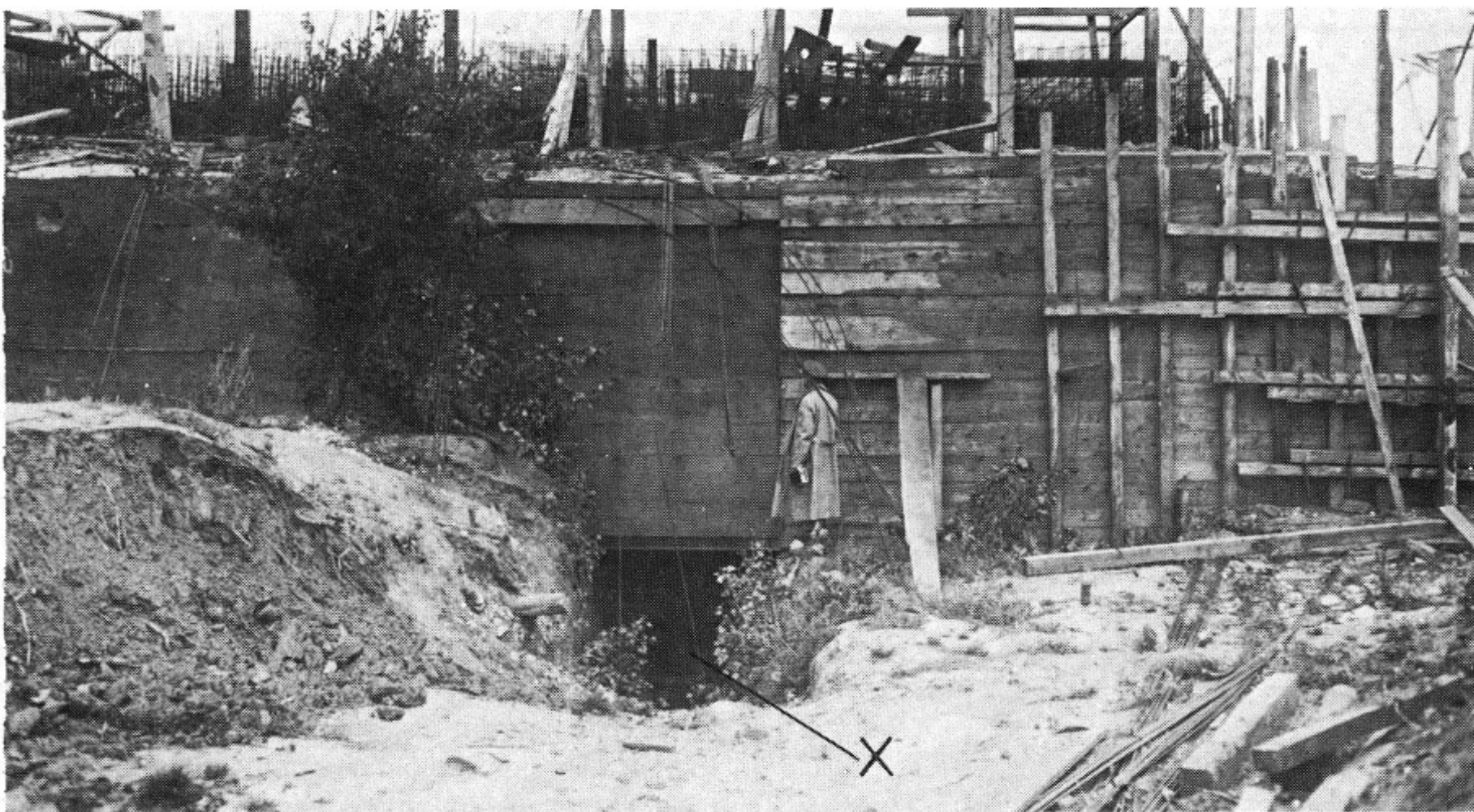


Boven: Nog een luchtfoto van het 542e Squadron van het begin van de bouw in Siracourt, genomen op 3 oktober 1943. Rechtsboven: De installatie na het bombardement op 23 april 1944 (Crown copyright).

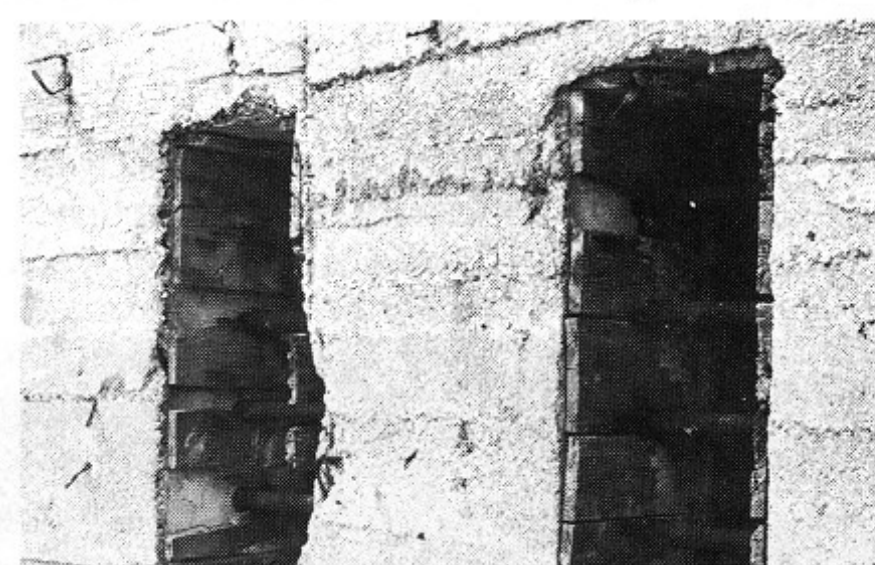
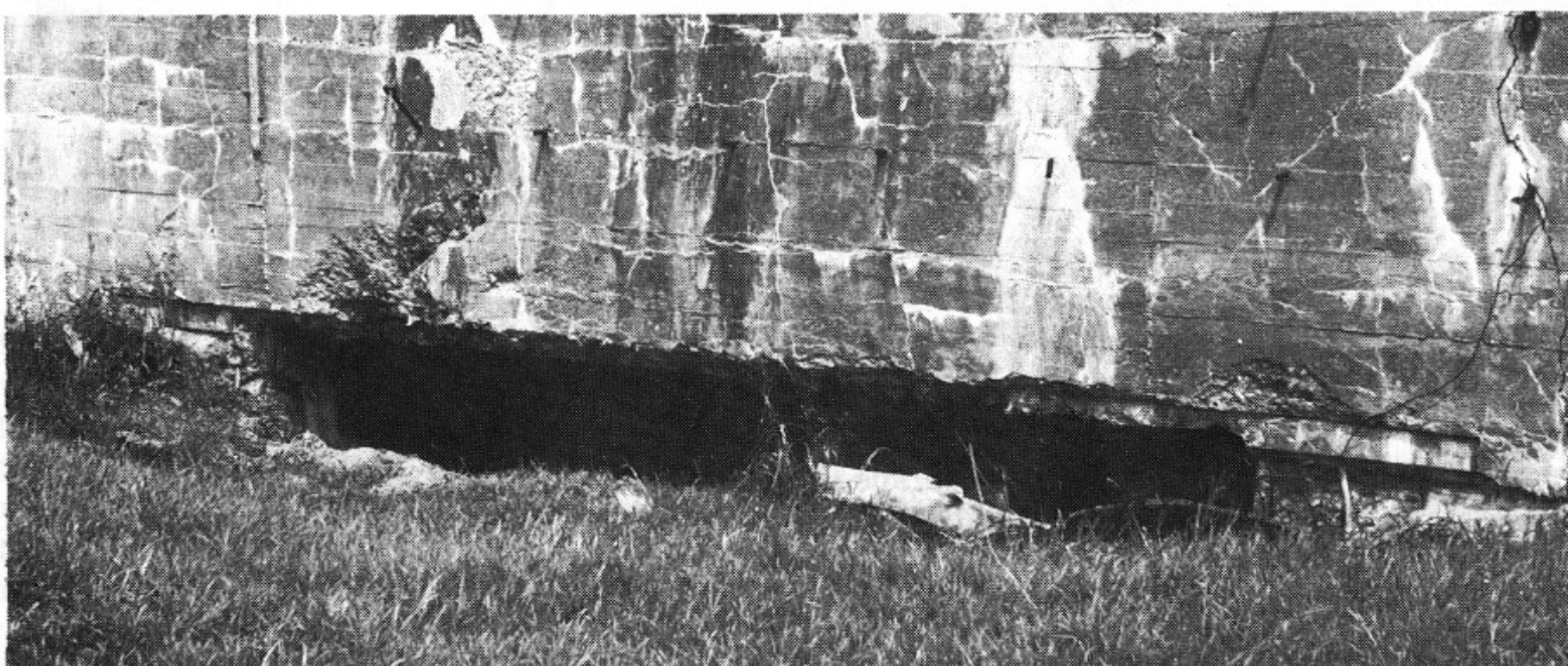


Linksonder: Een foto uit het rapport Sanders van de werkzaamheden aan de noordzijde en de ventilatiekokers. Onder: In 1974 gaat het gebouw, dat nog steeds sporen van de bekisting vertoont, schuil achter bomen.

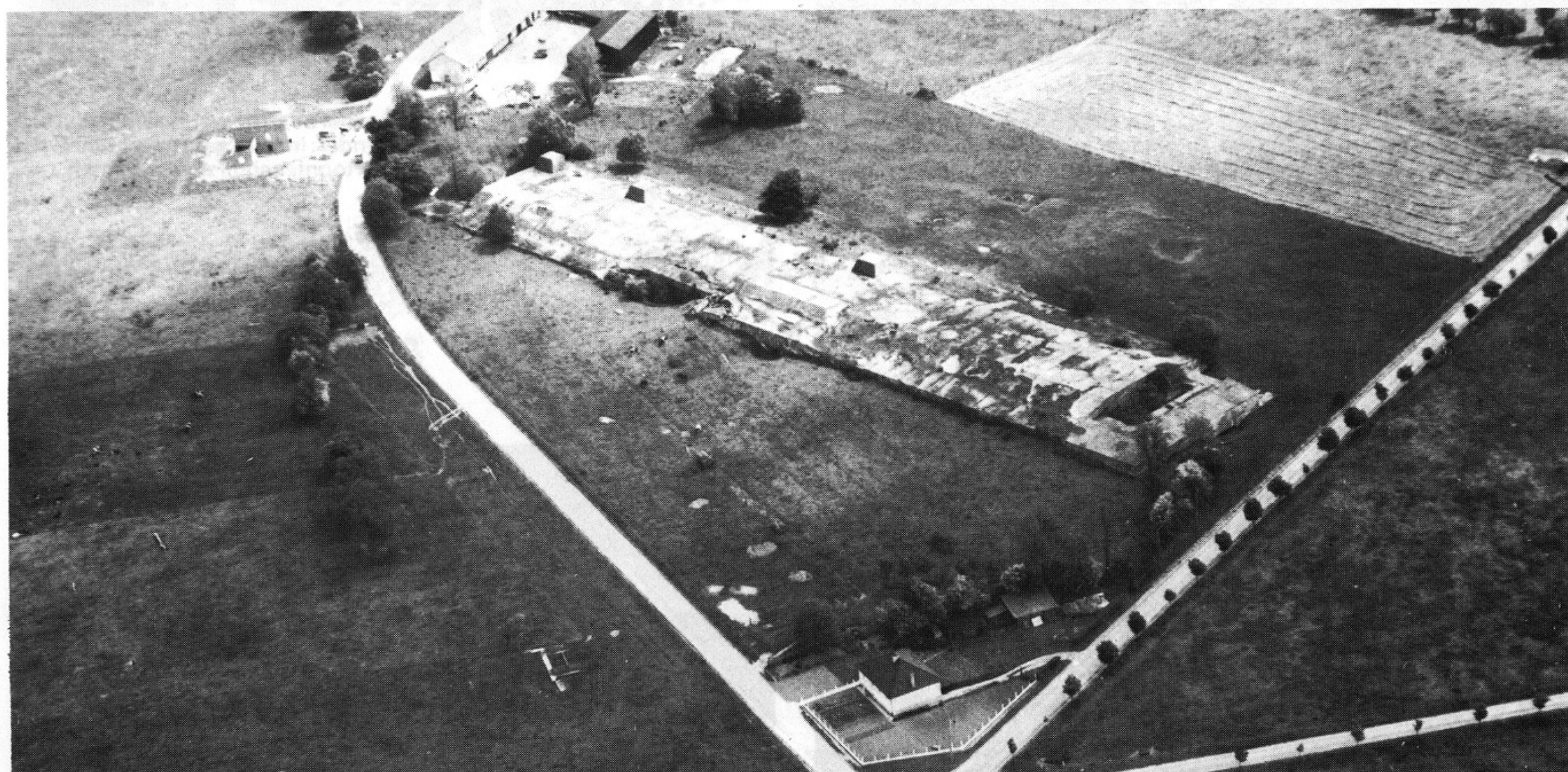




Linksboven: Een Britse officier bekijkt de zuidkant van het gebouw met de ingang voor de spoorlijn (X) (Sanders). Boven: De ingang in 1974. Links: De bovenkant van de poort van waaruit de V1's op Londen zouden worden afgevuurd. Onder: De bekisting in een van de ventilatiekokers.



Links: Bomschade aan de voorkant van het gebouw, waarschijnlijk veroorzaakt door een 'Tallboy'-bom. Boven: 1974. Onder: De bunker in Siracourt vanuit de lucht; de fundamenteën van de ondergrondse gebouwen zijn nog te zien.

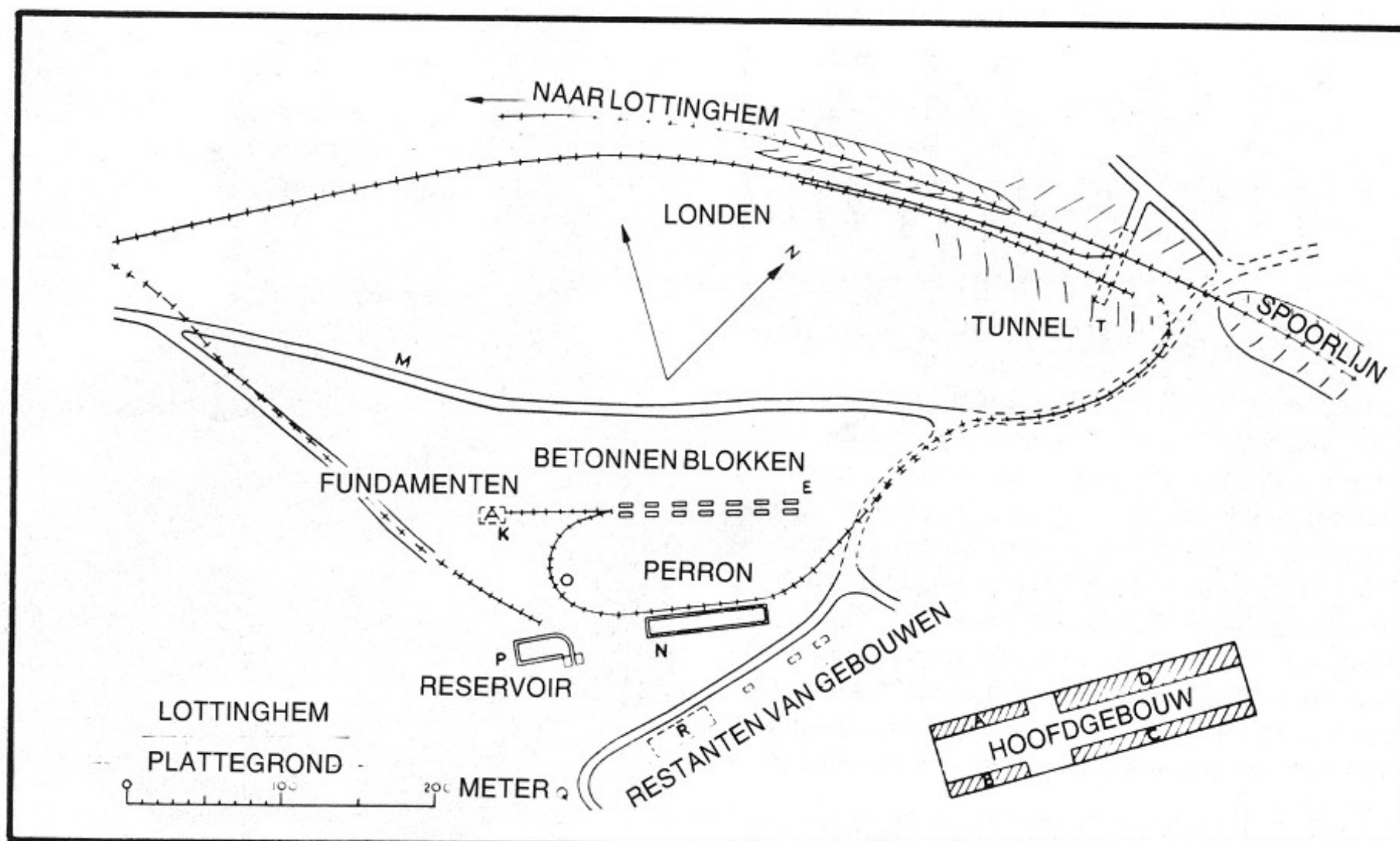


Lottinghem

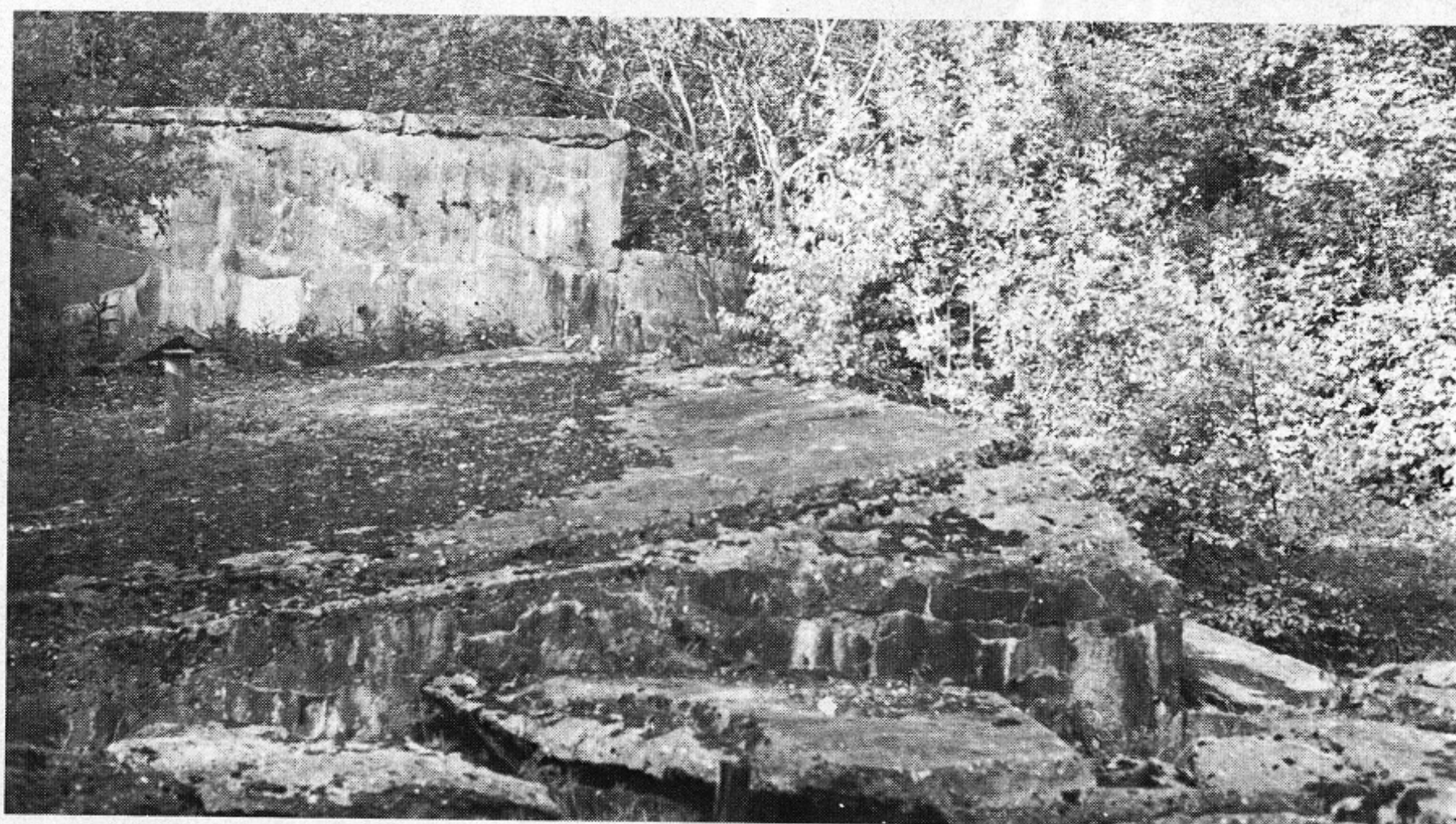
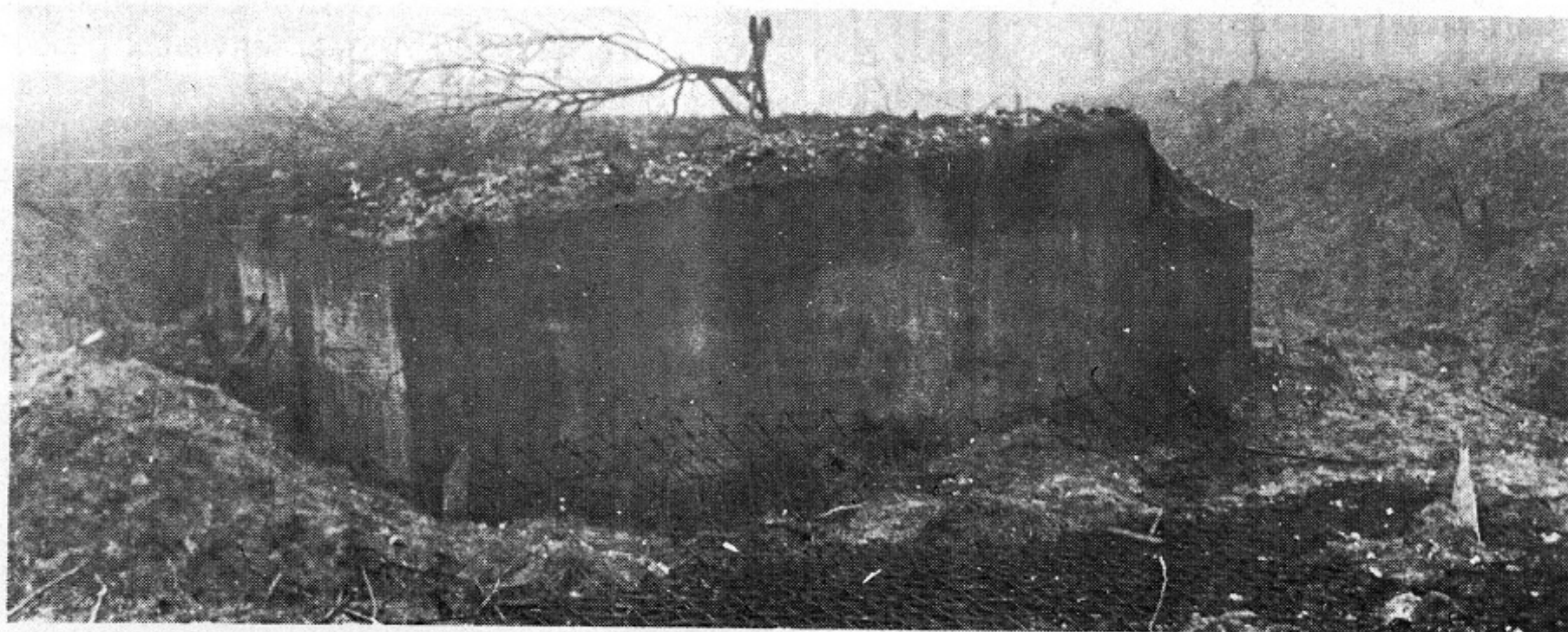
In augustus 1943 werd met de bouw begonnen die in september voor het eerst op luchtfoto's werd ontdekt. Op 25 november was er een langwerpig gebouw te zien terwijl er een zijlijn was aangelegd vanaf de spoorbaan Boulogne-St. Omer. De lanceerplaats lag in een bos waar men zo weinig mogelijk bomen had gerooid voor de aanleg, waardoor het geheel goed gecamoufleerd bleef. Toen de lanceerplaats door de Geallieerden werd veroverd, was er nog slechts een begin met de werkzaamheden gemaakt. Op 14 december 1945 bezocht kolonel Sanders de lanceerplaats, maar hij kwam tot de conclusie dat er niet veel nieuws aan deze plaats te ontdekken viel. Er waren slechts een of twee interessante verschillen met de lanceerplaats van Siracourt. (Zie kaart). Het hoofdgebouw moest volgens het op kaart aangegeven schema A, B, C en D worden gebouwd met daaronder de schuilkelders. De secties A en B werden aangelegd met grote blokken beton die niet met elkaar werden verbonden om gemakkelijker reparaties te kunnen uitvoeren wanneer het complex door een bombardement mocht worden beschadigd.

De schuilkelders waren anderhalve meter breed en tweeënhalve meter hoog en liepen in de lengterichting onder de betonblokken die de basis voor het hoofdgebouw vormden. Hierdoor stonden de grote betonblokken gedeeltelijk boven de grond. Daarom werd er tussen de vier secties een laag aarde aangebracht om het betonnen dak tijdens de bouw te dragen, een laag die later weer werd verwijderd. Het geheel liep schuin naar boven, naar de lanceeropening die op Londen gericht was. Het lange, lage gebouw dat het eerst op de luchtfoto's was ontdekt, werd vernietigd (N) samen met de restanten van het officiersverblijf (R). Een zwaar gecamoufleerd gebouw, dat op de luchtfoto's te zien was geweest bij (K), was verwijderd toen kolonel Sanders de lanceerplaats bezocht. Alles wat er over was, was een controlekamer (A). Verder bleken er nog een reservoir van 15 x 40 meter en een aantal kegelvormige betonblokken (E) aanwezig te zijn, waarschijnlijk een fundering voor latere projecten.

Tegenwoordig is de lanceerplaats tamelijk moeilijk te vinden; de enige toegangsweg wordt gevormd door een door de Duitsers aangelegde weg die zeer slecht is. Het bos heeft zich weer over het bouwterrein uitgebreid en zelfs met de kaart van kolonel Sanders kostte het ons enige tijd voordat wij de overblijfselen van het betonnen hoofdgebouw vonden. Het hele terrein is nu zwaar begroeid zoals op de foto's te zien is en zelfs vanuit de lucht valt er weinig waar te nemen. Het reservoir is er nog, maar de grote betonblokken liggen verscholen in de struiken en de tunnel (T) op de kaart is met aarde gevuld. De aftakking van de spoorbaan die over deze tunnel liep, ligt er nog, maar alle andere spoorlijnen zijn verwijderd.



Boven: Ondanks de gedetailleerde overzichtskaart in het rapport van kolonel Sanders was de installatie in Lottinghem moeilijk te vinden en onze luchtfoto laat zien hoe het bos weer bezit heeft genomen van het terrein.



Boven: Een van de betonnen muren, door kolonel Sanders in 1944 gefotografeerd, met daaronder onze foto uit 1974. Links: Laagvloegend kan men de restanten nog maar amper ontdekken.



'40~'45 TOEN & NU

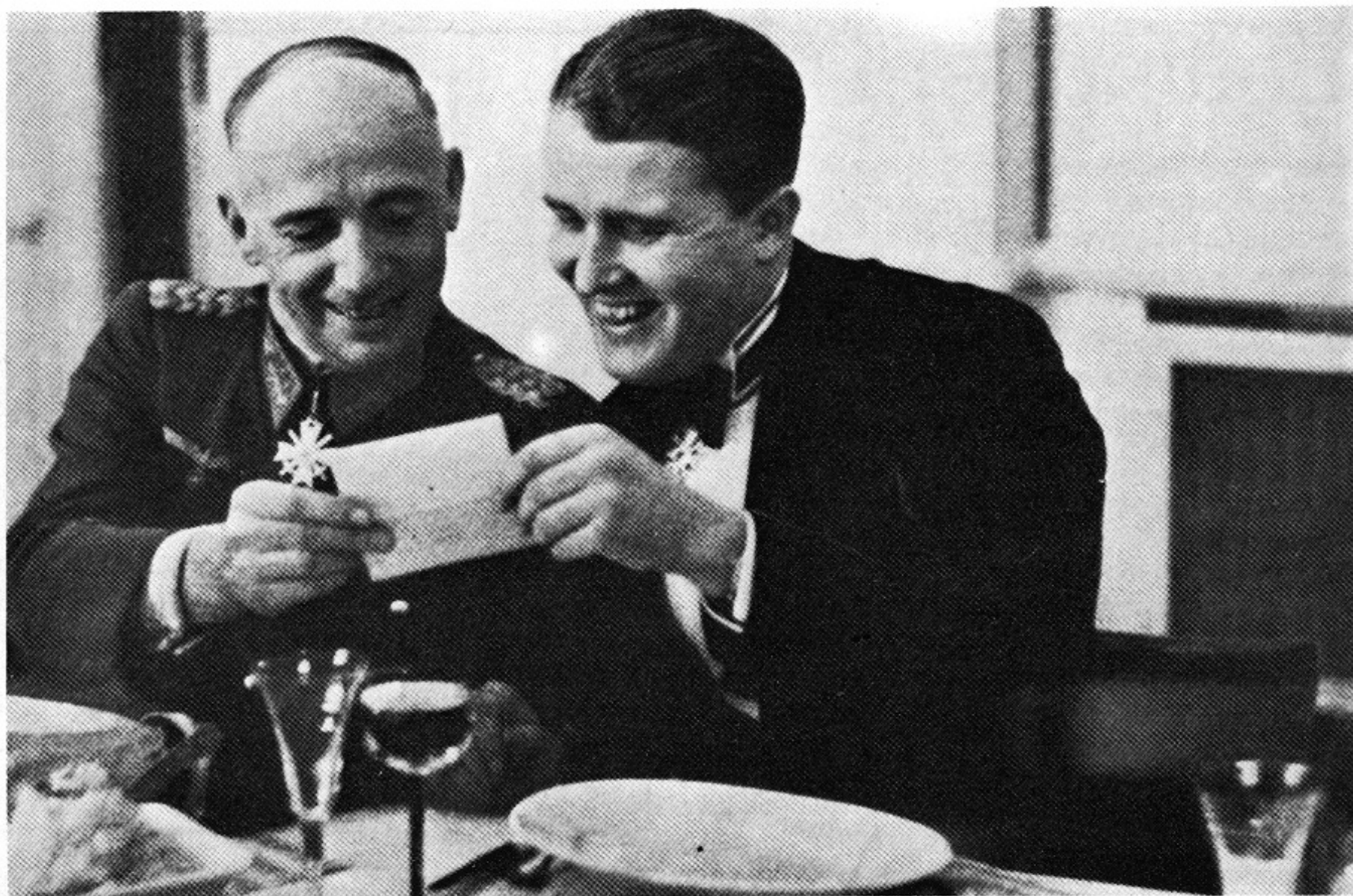
De A4 Raket – De V2

Gedurende de twintiger jaren werden er in Duitsland experimenten met raketten gedaan die in het begin van de dertiger jaren werden geconcentreerd op een terrein ten noorden van Berlijn. Een van de bezoekers van de 'Raketenflugplatz' was kolonel Dornberger, een Duits officier. Hij was van mening dat deze toestellen in de toekomst als wapen zouden kunnen worden gebruikt. Dornberger legde een nieuw testterrein in Kummersdorf ten zuiden van Berlijn aan en nam een jonge enthousiasteling met een vooruitziende blik, Wernher von Braun, in zijn team op.

In 1934 maakte een raket een succesvolle vlucht van tweeënhalve kilometer en het nieuwe regiem in Duitsland, dat onder de indruk was van dit resultaat, besloot de basis te verplaatsen naar een plaats waar die minder aandacht zou trekken. Zij kozen een eiland in de Oostzee, Usedom, terwijl zij een zeer geheime basis in Peenemünde aanlegden.

De experimenten in Peenemünde begonnen met de A1-raket, die ongeveer 150 kilo woog, gevolgd door de A2, die een hoogte van 1800 meter bereikte. In 1938 werden de eerste proeven genomen met de 1000 kilo zware A3, waarvan er in 1939 een een hoogte van 8 kilometer bereikte.

Inmiddels was de oorlog begonnen en luitenant-generaal Dornberger kreeg, in verband met het belang dat de raketten voor de oorlogvoering hadden, extra fondsen voor de verdere ontwikkeling. Ondanks een ommezwaai in de houding van Hitler, die het project plotseling niet meer zo belangrijk vond, was op 3 oktober 1942 alles gereed voor de eerste test van de A4, een 12000 kilo zware raket die een lading van 1000 kg. over een afstand van meer dan 320 kilometer kon vervoeren – de V2. Generaal Dornberger hoopte na de succesvolle lancering op de steun van Hitler. Op 7 juli 1943 hadden Dornberger en von Braun een persoonlijk gesprek met Hitler en Albert Speer.



Na de succesvolle lancering van de eerste A4 op 3 oktober 1942 lezen luitenant-generaal Dornberger en Wernher von Braun een gelukstelegram (Gerhard Stalling).

Zij vertoonden een film van de geslaagde lancering in oktober 1942 en Hitler gaf zich meteen gewonnen. Op 25 juli kreeg Peenemünde de allerhoogste prioriteit. Er was echter veel tijd verloren gegaan en de geallieerden waren zo langzamerhand op de hoogte van de experimenten. Er werden regelmatig luchtfoto's van Peenemünde gemaakt sinds luitenant-vlieger D. W. Steventon op 25 mei 1942 toevallig luchtfoto's had genomen. Op 23 juni 1943 bracht sergeant-vlieger E. P. H. Peek met zijn Mosquito luchtfoto's van Peenemünde terug waarop voor de eerste keer raketten te zien waren die op diepladers lagen.

Hoewel luitenant-generaal Dornberger uiteindelijk groen licht had gekregen, besloten de Engelsen Peenemünde op 17 augustus 1943 te bombarderen. 597 Vliegtuigen voerden de aanval uit, 40 kwamen er niet terug. 735 Mensen werden gedood onder wie verschillende belangrijke wetenschappelijk medewerkers aan het project. Met name de dood van dr. Thiel en dr. Walter betekende een

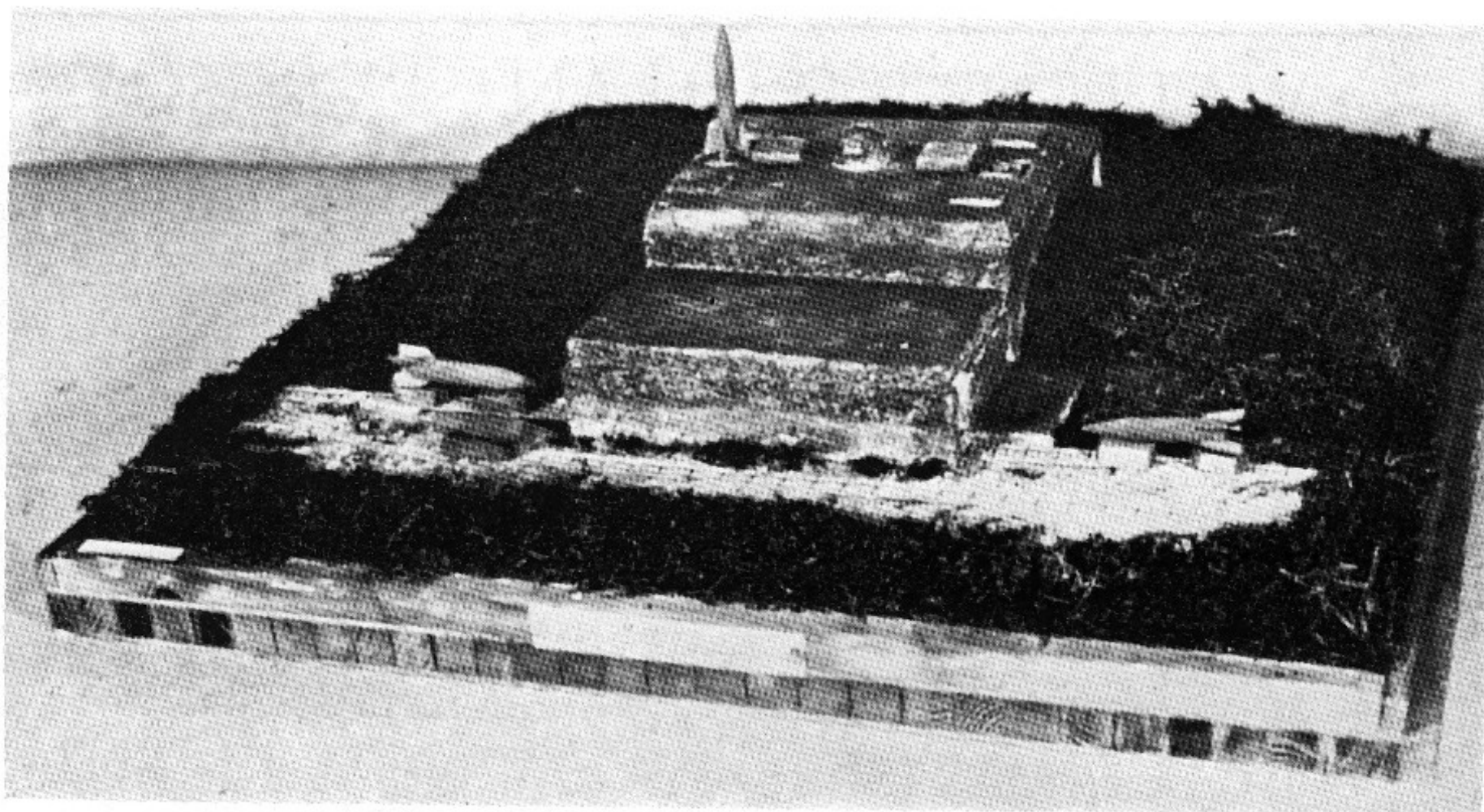
grote terugslag in het ontwikkelingswerk.

Het V2-project werd aanzienlijk vertraagd; de productie van raketten werd verplaatst naar een ondergrondse fabriek in Nordhausen en de meeste proefvluchten met de raketten werden verder naar het oosten, bij Blizna in Polen, gehouden.

Op 13 juni 1944 weigerde een raket die vanaf Peenemünde werd afgevuurd, de no. 4.089 (in feite een testraket voor het Duitse luchtafweerraketproject), de radiosignalen vanaf de grond op te volgen, draaide naar het noorden en stortte vijf minuten later om 16.08 uur neer bij Backebo, aan de oostkust van het neutrale Zweden. Binnen een half uur was het hele gebied door de Zweedse Landwacht afgezet. De brokstukken werden door de Zweedse luchtmacht naar Stockholm overgebracht. Achter de schermen werd vervolgens druk onderhandeld. De luitenant-vliegers Charles Burder en Gordon Wilkinson arriveerden eind juni in Stockholm. Zij maakten foto's van de brokstukken en onderzochten alles. Zij seinden hun bevindingen



gen in code door naar Londen. In Engeland realiseerde men zich dat het noodzakelijk was de brokstukken naar Engeland over te laten brengen voor een nader onderzoek in Farnborough. Men was bereid een redelijke prijs te betalen – er werden zaken gedaan en medio juni arriveerde een aantal onderdelen met een Amerikaans vrachtvliegtuig in Engeland, de rest werd over zee aangevoerd. De brokstukken werden 's nachts naar Farnborough gebracht. De Zweden ontvingen hiervoor in ruil een aantal radargeleide wapens! In de herfst van 1944 was de V2 gereed. Ook nu was men het weer niet eens over de manier van lanceren; luitenant-generaal Dornberger en Von Braun spraken zich uit voor kleine, mobiele lanceerinrichtingen die moeilijk te ontdekken en te vernietigen waren; anderen spraken zich uit voor reusachtige bunkers om zoveel mogelijk gevrijwaard te blijven tegen bomaanvallen die de lanceringen zouden kunnen onderbreken.

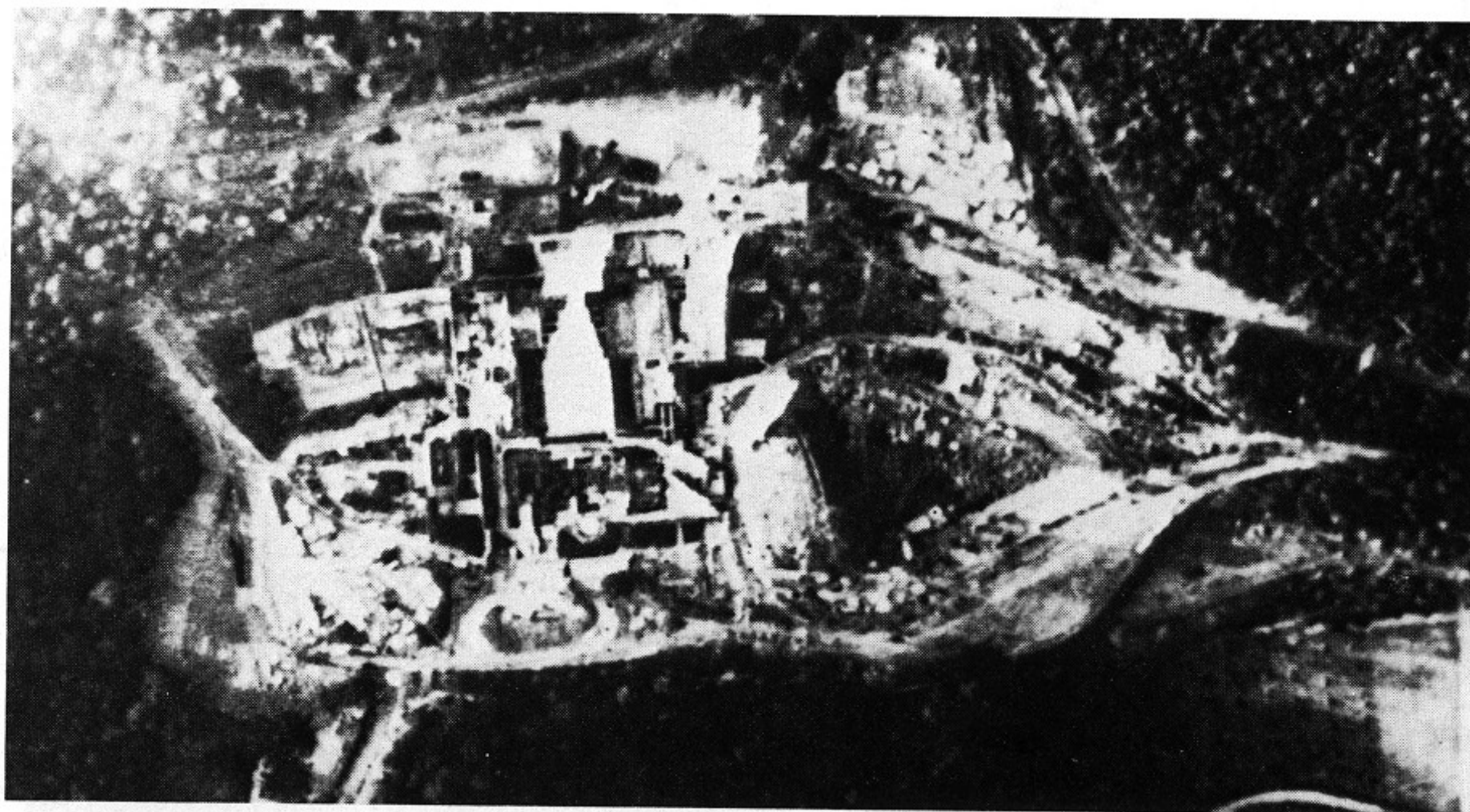


Boven: Een Duits model van de bunker in Watten die gebruikt zou gaan worden voor de lancering van V2-raketten (Gerhard Stalling). Onder: Een Amerikaanse luchtfoto van Watten, genomen voor de aanval op 27 augustus 1943 (IWM).

Watten

In de herfst van 1942 was men al begonnen met het ontwerpen van de bunkers voor de lancering van de V2's. Tussen 26 en 31 december bezochten ingenieurs en officieren uit Peenemünde Noord-oost-Frankrijk om naar geschikte lanceerplaatsen te zoeken. Zij kozen twee plaatsen, een in het Bos van Eperlecques bij Watten en een in de omgeving van Wizernes. De codenaam voor het project bij Watten was 'Noordwestelijke krachtinstallatie' terwijl eenheden van de 'Organisation Todt' de bouw zouden uitvoeren met 6000 arbeiders uit de bezette landen.

Watten was de eerste zogenaamde 'zware' lanceerinrichting die het doel van verkenningsvluchten werd. Foto's, genomen op 16 mei 1943, toonden aan dat men in de bossen van Eperlecques aan het werk was. Het bouwterrein had een grootte van 300 x 250 meter en lag aan de voet van

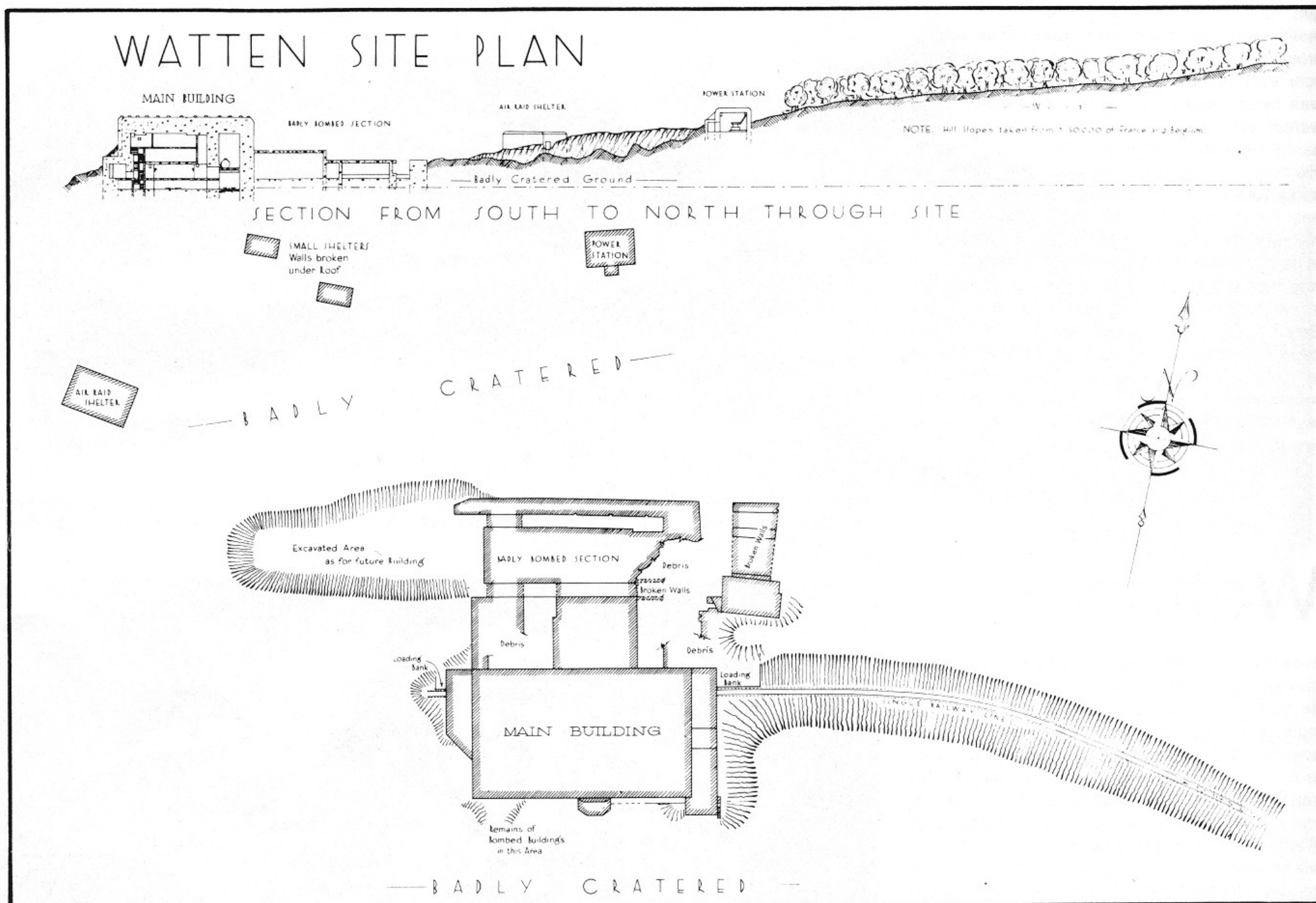


een heuvel. Er werden vijf draglines gebruikt en de uitgegraven aarde werd via een netwerk van smalspoortreintjes afgevoerd. Midden op het bouwterrein verrees een gigantisch bouwwerk van 150 x 100 meter. Er werd een spoorlijn aangelegd die uitkwam op de spoorlijn van Calais naar St. Omer. Het doel van dit bouwwerk was op dat moment niet duidelijk maar aangezien alle bouwwerken van de Duitsers in Noord-Frankrijk op dat moment verdacht waren, nam men aan dat het iets te maken moest hebben met de Duitse geheime wapens.

Tien dagen nadat de R.A.F. de aanval op Peenemünde had uitgevoerd, bombardeerden 185 vliegende forten van de Amerikanen de lanceerinstallatie van Watten.

Men had Sir Malcolm McAlpine van een civiel ingenieursbureau geraadpleegd over het meest kritieke moment in de bouw waarop men het beste kon aanvallen. Zijn advies: wanneer het beton gestort is, maar nog niet hard is. Het bombardement veroorzaakte een woestijn van betonijzer en cement dat een paar dagen later steenhard zou zijn. Nadat hij de foto's van de resultaten had gezien, zei hij dan ook dat de Duitsers gemakkelijk

Uiterst links: De brokstukken van de V2-raketten bij Backebo, Zweden. De uitgever prijst zich gelukkig de exacte plaats te hebben kunnen opsporen. De plaats werd altijd aangegeven als 'Zuidwest-Zweden', terwijl in de officiële geschiedschrijving van de Tweede Wereldoorlog aangegeven staat 'bij Malmö'. Via de Zweedse ambassade ontdekten wij de juiste plaats in Oost-Zweden, 240 km vanaf Malmö, en konden wij de plaats fotograferen met twee leden (links) van de burgerwacht (1974). Links Hjalmar Andersson die als eerste ter plaatse arriveerde. Rechts van hem Roland Wernerson die na het neerstorten ook kwam kijken.



ker helemaal opnieuw konden beginnen.

En dat was precies wat de Duitse ingenieur die de leiding had, besloot te doen. In november was men klaar met de opruimingswerkzaamheden en eind 1943 waren de werkzaamheden alweer een heel eind gevorderd.

De Duitsers gebruikten de funderingen van de eerste gebouwen voor hun bouwwerk. Dat kreeg nu echter een andere bestemming dan oorspronkelijk was bedoeld; er zou namelijk vloeibare zuurstof worden geproduceerd als brandstof voor de raketten die nu ergens anders zouden worden gelanceerd.

Bij de herbouw gebruikten de Duitsers een nieuwe methode van 'Verbunkering'. Eerst werd het dak gestort, dat als een groot betonblok op de grond rustte. Later werd dit geheel dan met dommekrachten op de plaats gebracht. Dat was een hele toer omdat sommige stukken meer dan 3000 ton wogen. De Duitsers hoopten dat zij op deze manier veilig zouden zijn voor de bombardementen en dat zij rustig onder de grond door konden gaan bouwen.

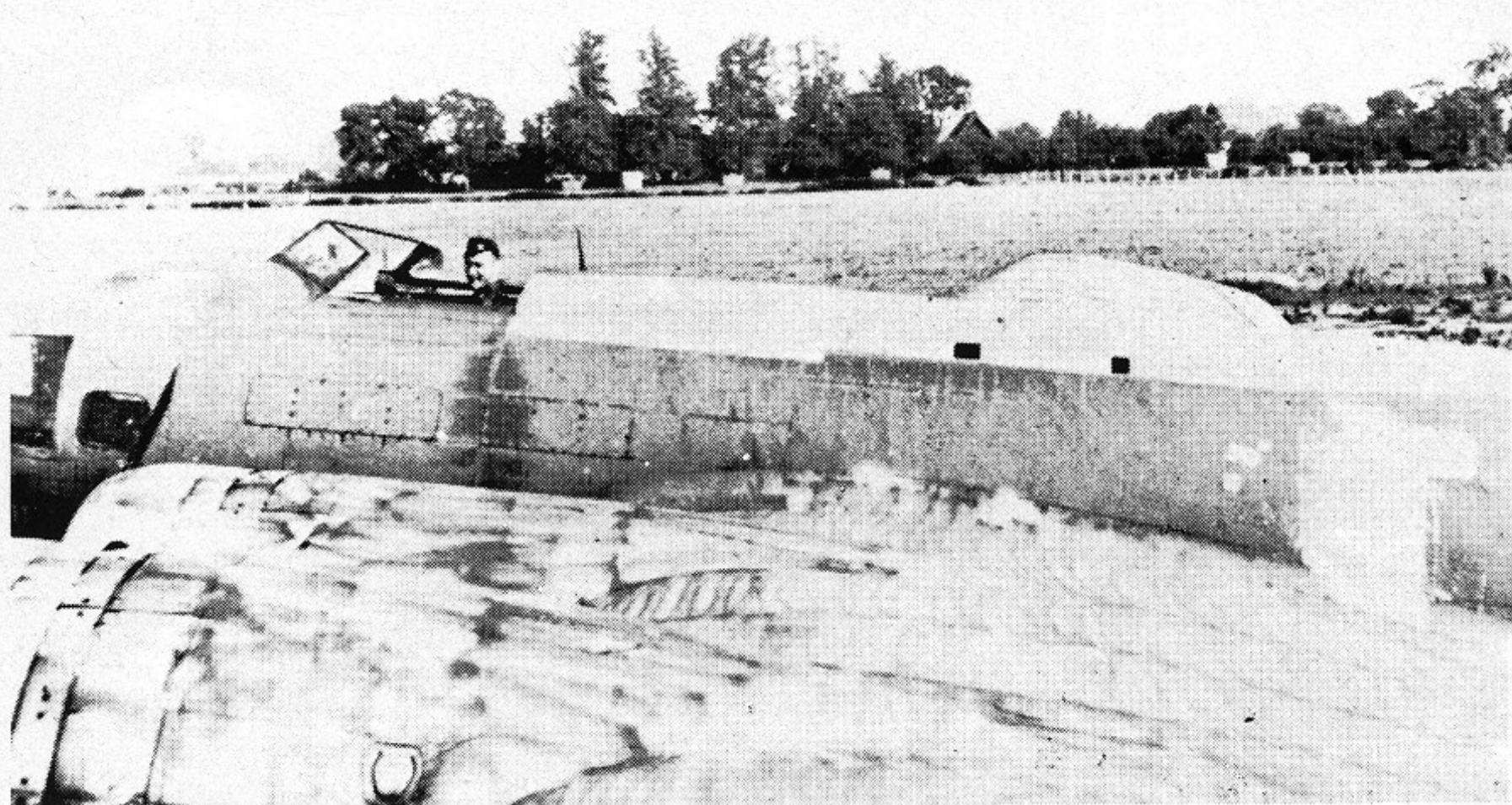
Het nieuwe gebouw was grotendeels gereed toen het aan de beurt was voor een 'Tallboy'-behandeling door het 617e Squadron, dat nu gecommandeerd werd door een nieuwe commandant, W. Tait. Barnes Wallis, de ontwerper van de 'Tallboy'-bommen, maakte zich niet zoveel zorgen of er nu voltreffers of bijna-treffers zouden worden geplaatst want deze laatste zouden diep in de zachte aarde doordringen en de funderingen beschadigen. Tijdens de aanval raakte slechts één bom het vijf meter dikke dak – aan de noordkant. Ondanks diverse bijna-treffers bleef de bunker echter over-eind.

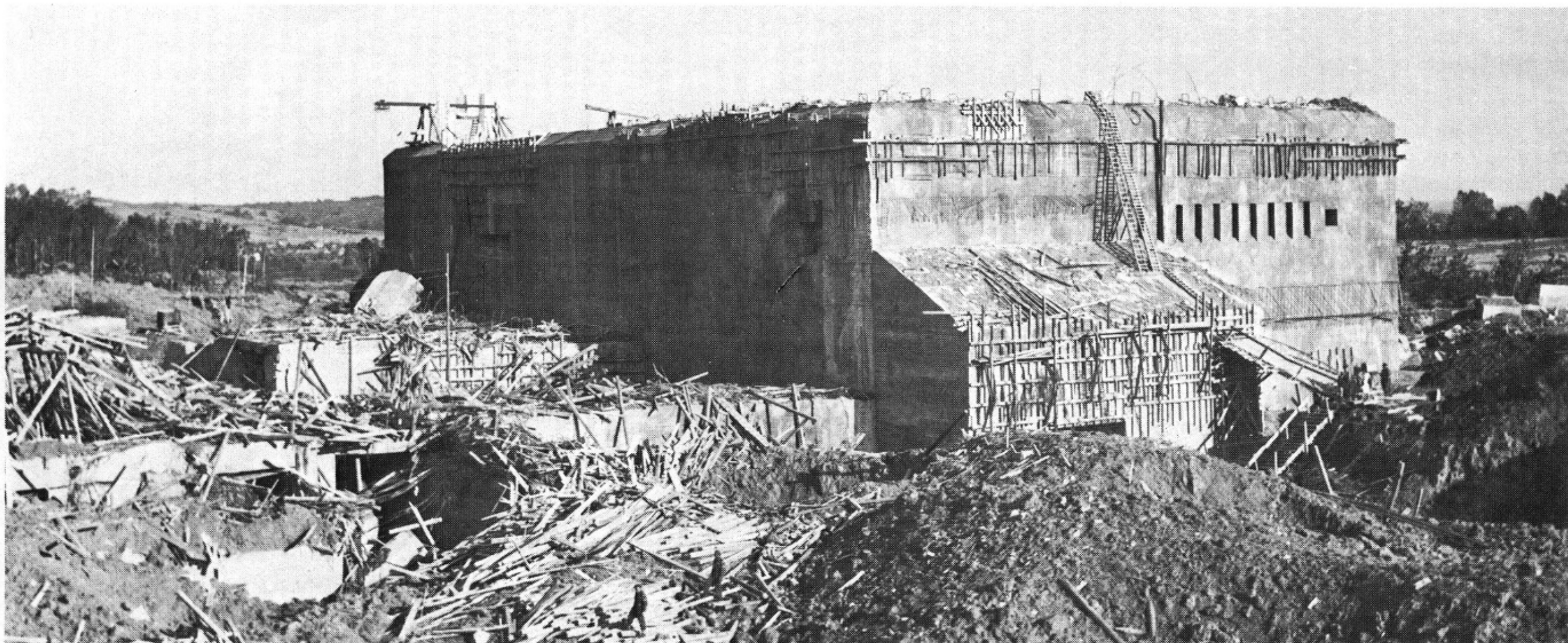
Op 18 juli 1944 besloot Hitler dat de werkzaamheden aan de lanceerbunkers niet langer hoefden door te gaan en een paar dagen later besloot luitenant-generaal Dornberger dat zij Watten zouden verlaten. Wel werden er kleine werkzaamheden uitgevoerd om de vijand te misleiden, maar de waardevolle vloeibare zuurstof-generatoren en machines die al waren geplaatst, werden weggehaald.

De Amerikanen hielden zich inmiddels ook bezig

met de aanvallen op de installaties van de V-wagens. Zij gebruikten radiografisch bestuurd bommenwerpers die een lading van 12500 kg springstof konden vervoeren. Deze vliegende bommen werden de Aphroditedreunen genoemd. Operatie 'CASTOR' begon op 23 juni 1944 door de 338e Bombardementsgroep op Knettishall. Men koos een vliegveld in een spaarzaam bevolkt gebied in Norfolk bij Fersfield uit. Als 'dreun' werd gewoonlijk een B-17 gebruikt die radiografisch werd bestuurd door een B-34 Ventura, die het toestel op een installatie moest laten neerstorten. De B-17 werd door twee mannen gestart, die, nadat zij de koers en de ontstekingen hadden ingesteld, boven Engeland met behulp van een parachute het toestel verlieten. Verder vloog er een P-38 Lightning mee, die in actie moest komen wanneer er iets mis

Links: Zo ziet de schade aan het dak van de bunker in Watten er in 1974 uit. Onder: Een van de Aphrodite B-17's, 'The Careful Virgin' (De Voorzichtige Maagd) zoals die op 4 augustus 1944 werden gebruikt. Let op de open cockpit om het verlaten van het vliegtuig te vergemakkelijken (USAF).



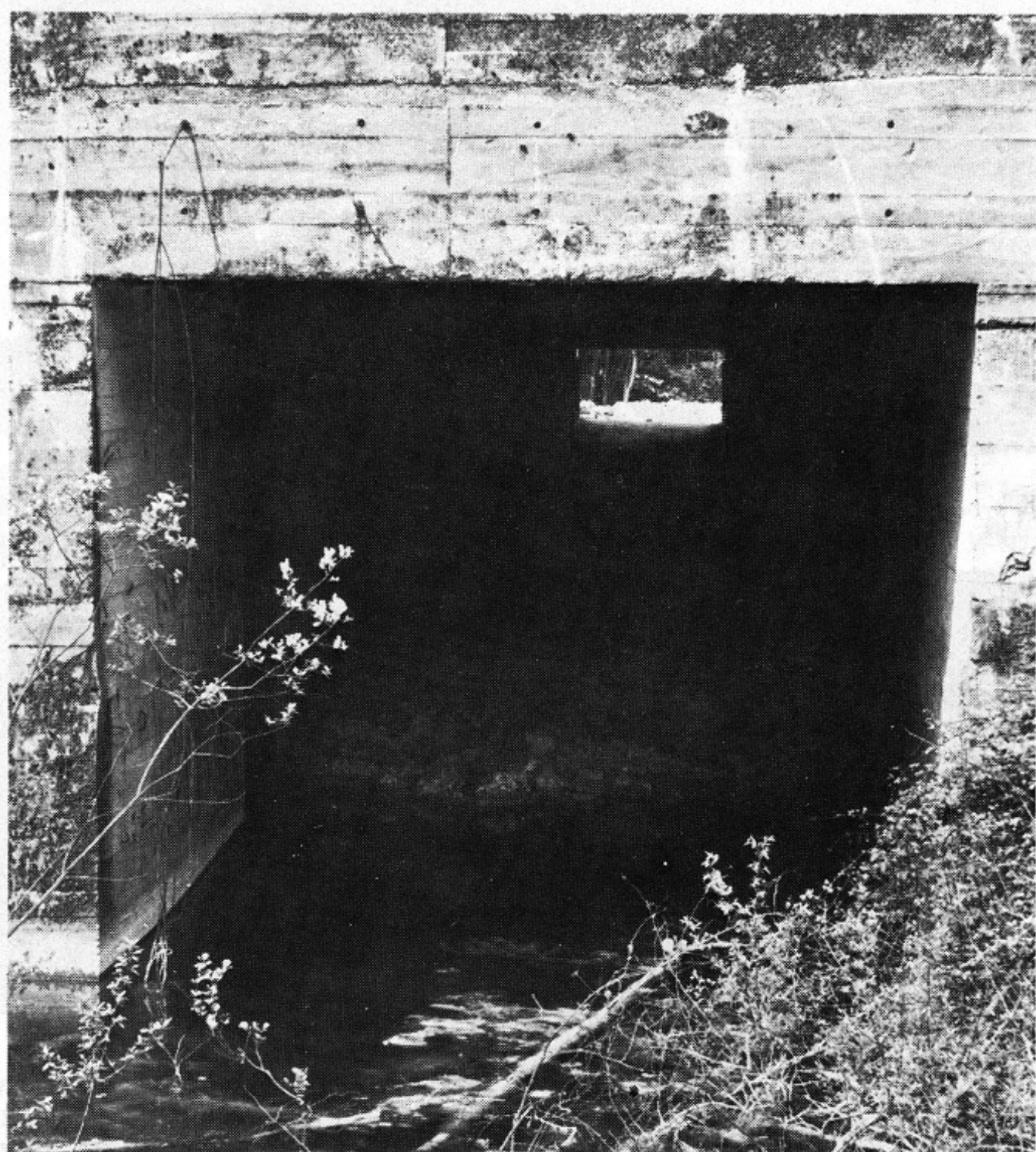
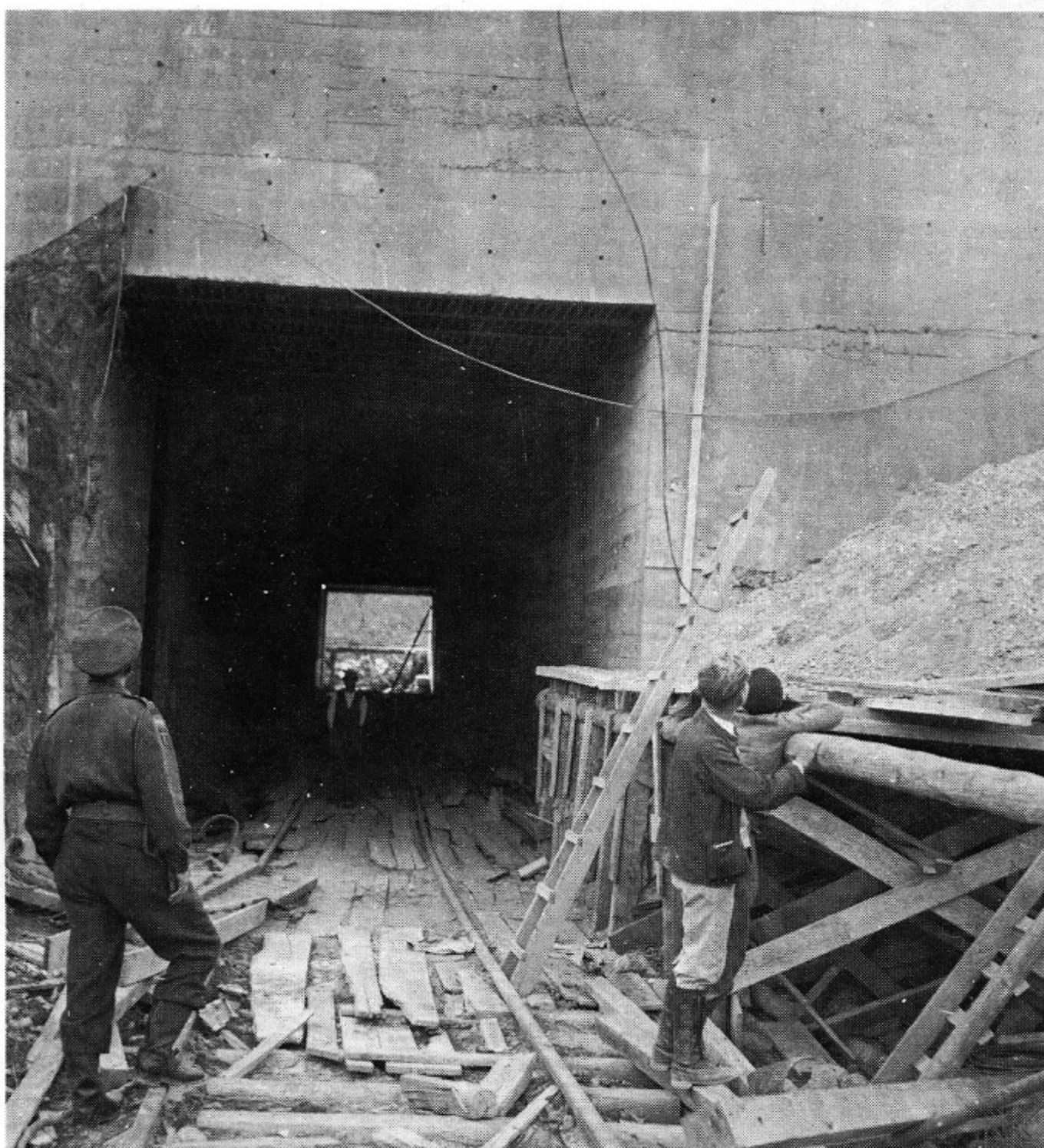
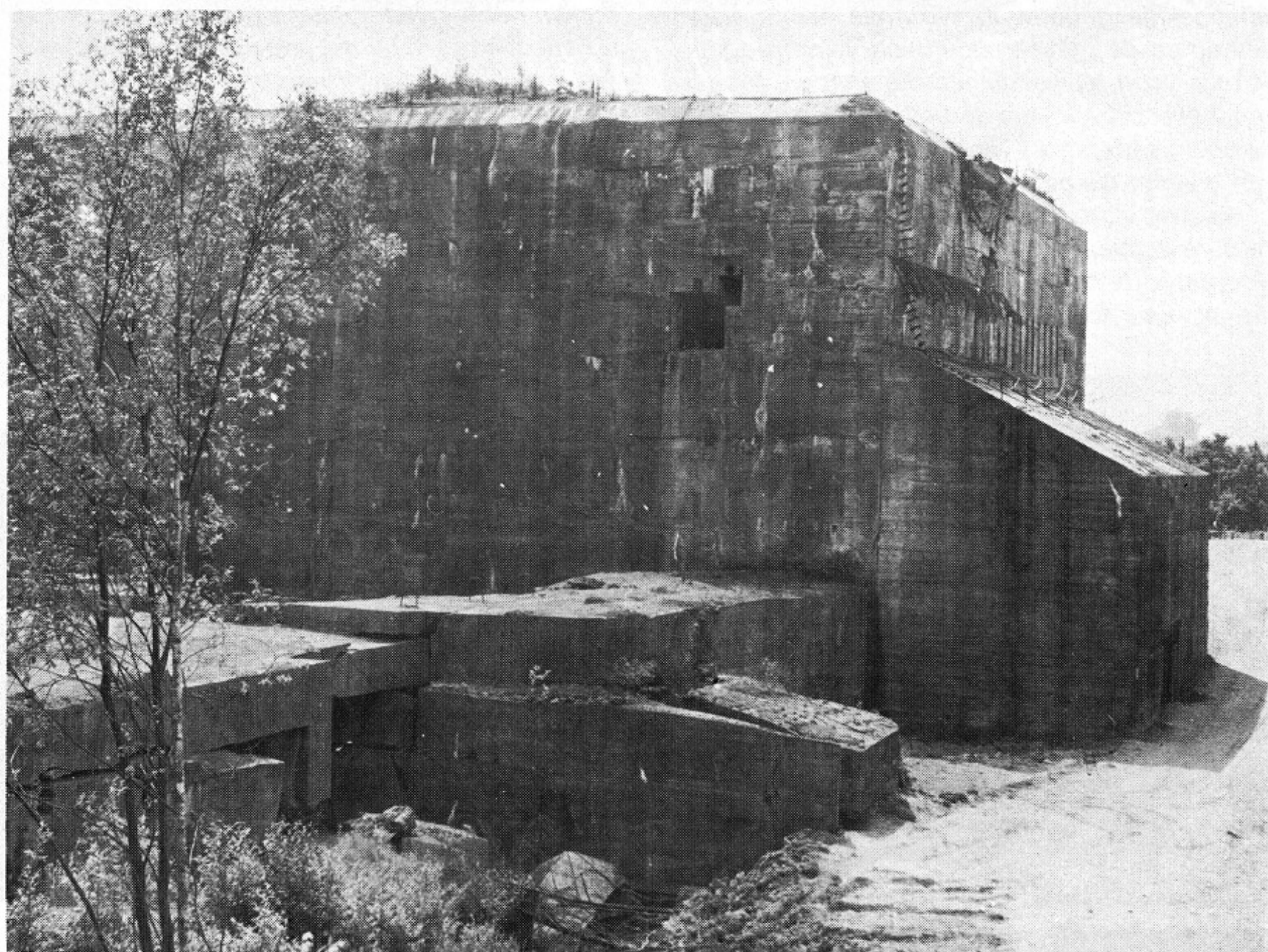


dreigde te lopen.

De eerste vier 'dreunen werden op Mimoyecques, Siracourt, Watten en Wizernes afgestuurd. Dit gebeurde op 4 augustus, maar er werd weinig schade veroorzaakt. Op 6 augustus werden nog eens 2 B-17's op de installatie van Watten losgelaten; het effect was minimaal. Dit project werd plotseling afgebroken door een onverklaarbare explosie boven de rivier de Blyth van een Liberator die op weg was naar Helgoland. Het toestel werd gevlogen door luitenant Kennedy (een broer van de latere president Kennedy). De explosie veroorzaakte in een straal van 8 kilometer grote schade. De Britse autoriteiten waren hierna uiteraad beducht voor een herhaling van deze gebeurtenis.

Nadat de installatie van Watten in handen van de Geallieerden was gevallen, besloten de Amerikanen de installatie te gebruiken als oefendoel voor de Disney raketbom, die door 6 meter dik beton moest dringen en die met een snelheid van 800 meter per seconde, aangedreven door een raketmotor, het doel zou moeten raken. De ontwikkeling

Boven en rechts: De Installatie in Watten, gefotografeerd door het Canadese leger na de bezetting (Public Archives of Canada) en de bunker in 1974. Onder: De ingang voor de spoorlijn waarbij men duidelijk kan zien hoe de spoorlijn nu weggewerkt is (Associated Press).

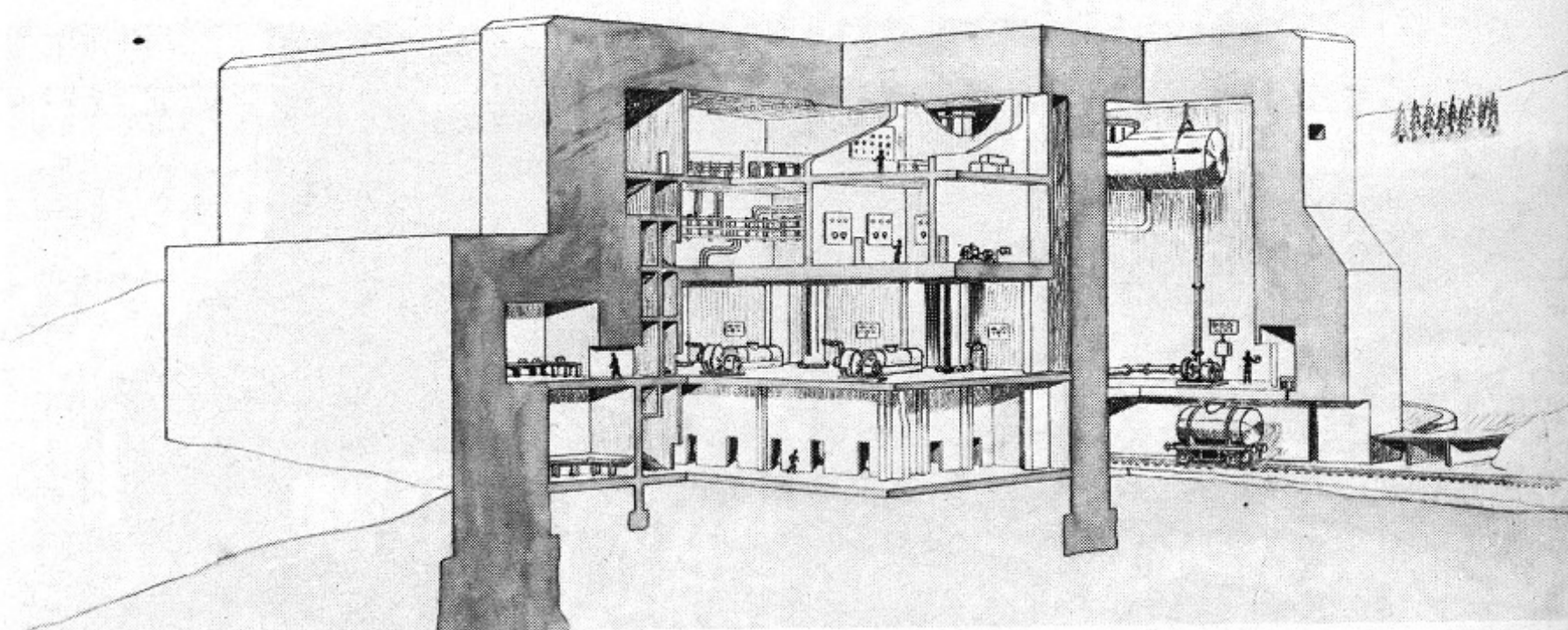


van dit wapen kwam echter te laat klaar om het daadwerkelijk in te zetten.

Het Canadese leger veroverde de installatie, die vervolgens in november 1944 door kolonel Sanders werd bezocht. Hij ontdekte dat de Duitsers alle installaties hadden verwijderd op drie grote aluminium tanks na. De tekeningen die de genie maakte, laten de indeling van de installatie zien. De twee kleinere gebouwen waren een schuilkel-der en een transformatorhuis. In dit transformatorhuis stond een dieselmotor die bij de bouw was gebruikt en die later waarschijnlijk door transfor-matoren moest worden vervangen.

Tevens werd er in de buurt van Watten een opslagplaats gevonden, waar allerlei onderdelen lagen opgeslagen voor V-wapens die in de omgeving van het Nauw van Calais moesten worden gebruikt. Men had dit magazijn niet geïnventariseerd toen de Canadezen het bezetten en er verdwenen grote hoeveelheden materiaal. Van hetgeen er over was gebleven toen kolonel Sanders het bezocht, waren de meest interessan-te zaken de 16 meter hoge stalen deuren voor het achthoekige gebouw in Wizernes en de stalen deuren en de pantserplaten voor Mimoyecques. Tevens vond hij werktuigen die werden gebruikt voor het opkrikken van de betonnen daken.

Kolonel Sanders was van mening dat de installatie van Watten, die al zwaar beschadigd was, geen bedreiging vormde voor Engeland en hij vond een verdere vernietiging dan ook niet nodig. Tegenwoordig is de bunker in handen van particulieren, die er een toeristische attractie van hebben



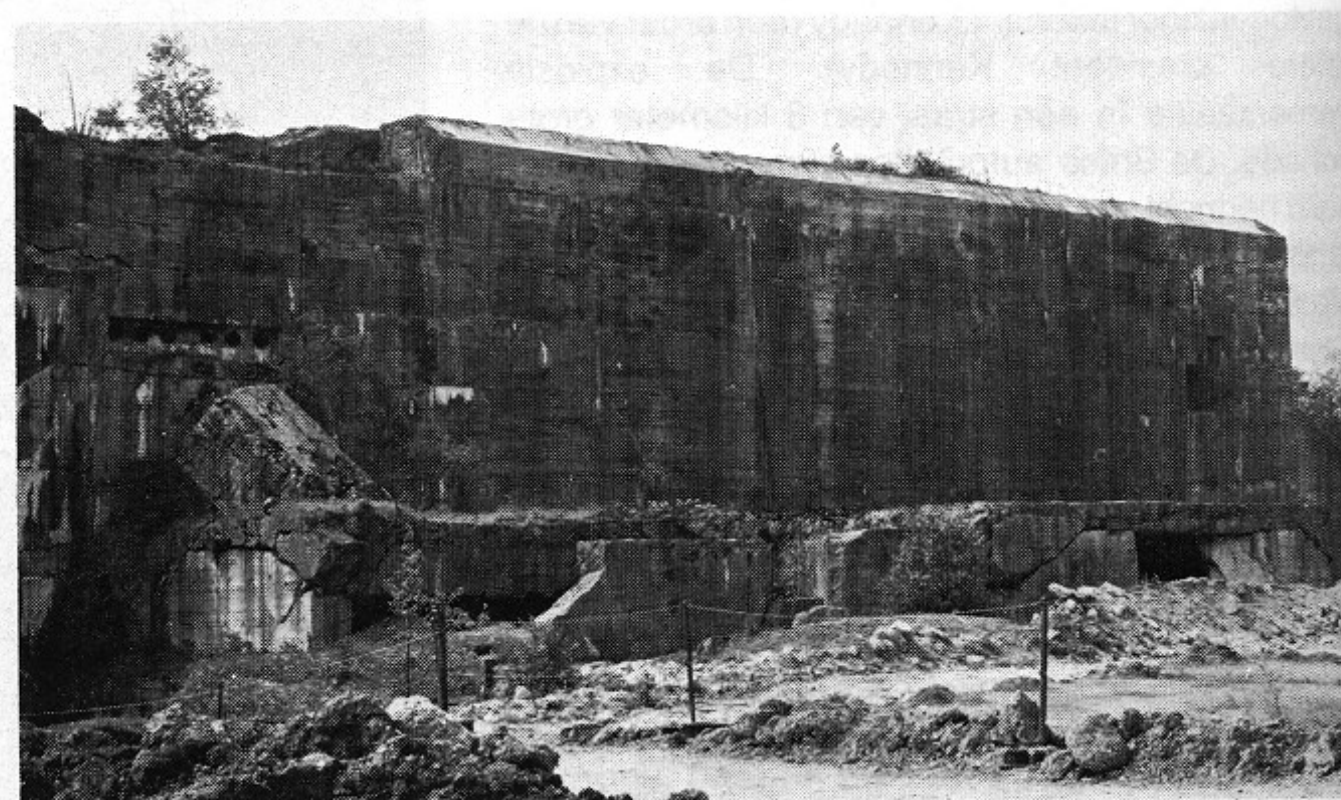
Een doorsneetekening van de bunker in Watten die een andere bestemming had gekregen; het fabriceren van vloeibare zuurstof (Sanders rapport).

gemaakt. Het hele gebied wordt beveiligd met prikkeldraad en een paar ongewoon felle honden. Ruilverkavelingen om het gebied toegankelijker te maken hebben het gebied aanzienlijk veranderd. De spoorlijn die naar het gebouw liep, is niet meer terug te vinden aangezien men een laag zand in de bunkers heeft aangebracht, waarschijnlijk in verband met de grondwaterstand. Een gedeelte van de noordkant van de bunker is niet toeganke-lijk voor het publiek; wij hebben de boosheid van de eigenaar op de koop toe genomen om een vergelijkende foto te kunnen maken. Draagbare bandrecorders die men bij bezoek krijgt uitgereikt,

geven in verschillende talen een beschrijving van de bunker. Deze beschrijving blijkt echter een klaagzang te zijn over de Franse arbeiders die aan de bouw hebben meegewerkt, terwijl er met geen woord wordt gesproken over de mannen die sneuvelden bij de aanvallen op deze bunkers en de bevrijding van de Fransen!

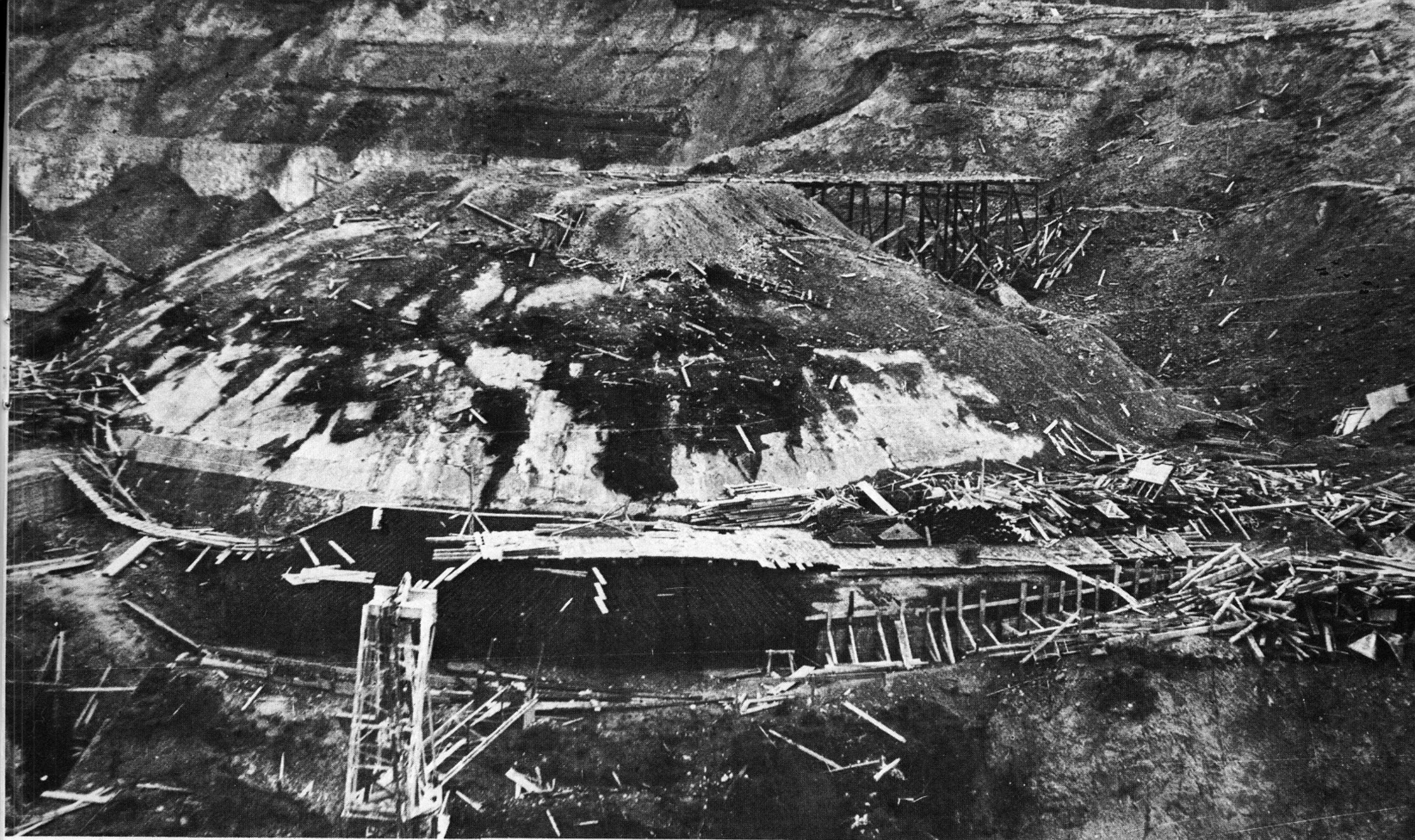
Rondom de bunker liggen verschillende kraters, veroorzaakt door de Tallboy-bommen. Deze kra-ters zitten nu vol water en kikkers.

Bij het dorp Watten is niets meer terug te vinden van de opslagplaats; het hele gebied is nu begroeid.



Linksboven: Canadese soldaten bekijken de chaos van staal en beton na het bombardement (Associated Press). Boven: Het meeste puin is nu verwijderd, maar toch blijft een interessante vergelijking mogelijk. Links: De uitgever riskeerde zijn nek door boven op het bouwwerk te klimmen om de vergelijkende foto te maken van de burger die een Canadese soldaat iets aanwijst (Public Archives of Canada). Onder: Watten 1974.





'40~'45 TOEN & NU

Wizernes

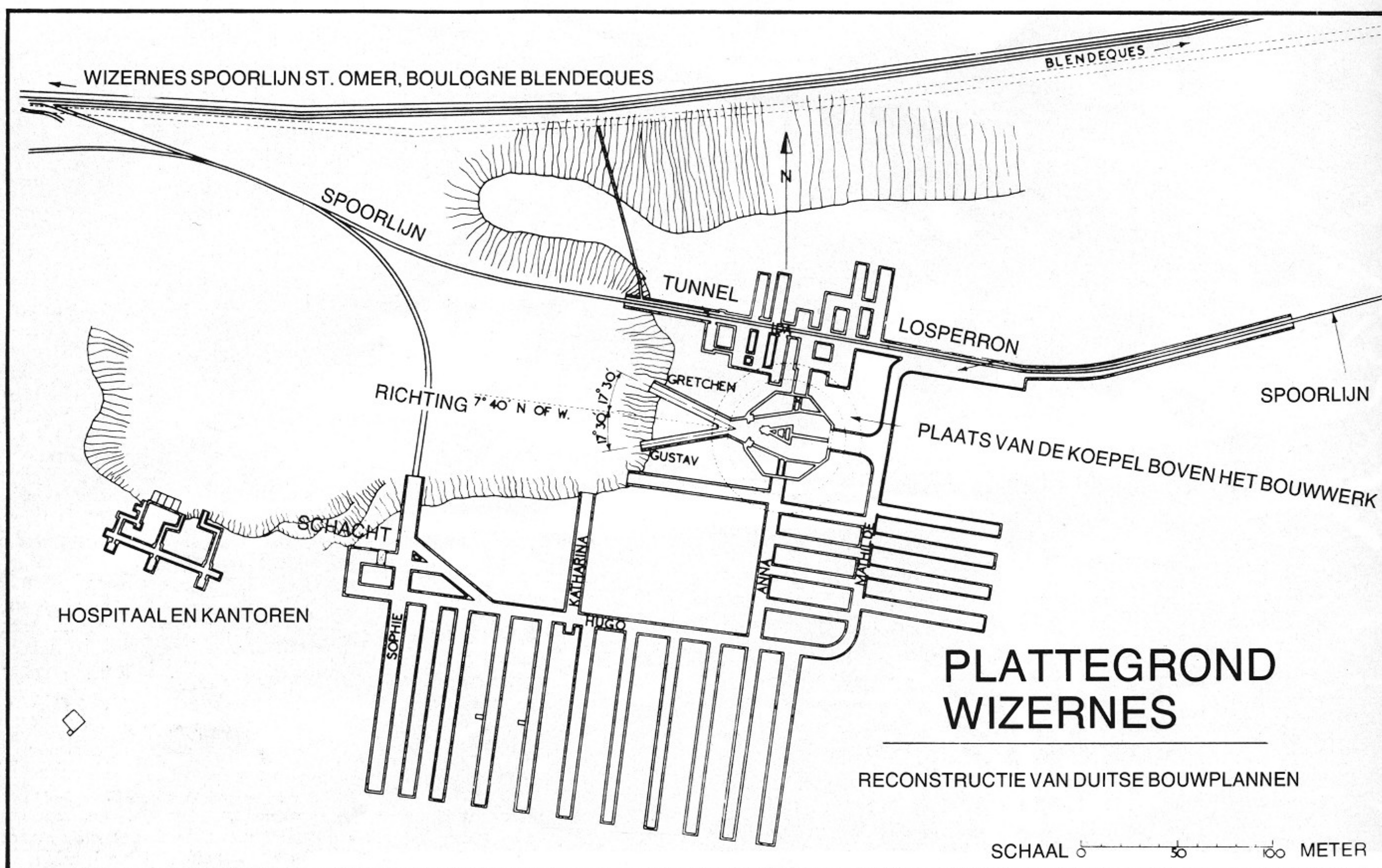
Door de uitschakeling van de installatie bij Watten door de Amerikaanse luchtmacht op 27 augustus 1943 moesten de Duitsers uitzien naar een andere plaats voor een bomvrije lanceerplaats. Het Duitse leger had een oude steengroeve niet ver vart Wizernes uitgezocht voor de opslag van raketten. De gebruikelijke spoorlijnen waren daartoe al aangelegd.

Xavier Dorsch, hoofdingenieur van de Todt-organisatie, stelde op 30 september tijdens een vergadering met Hitler en Albert Speer voor om de steengroeve daartoe aan te passen en daarbij een andere methode van 'Verbunkering' te gebruiken. Deze keer zou een betonnen koepel van een miljoen ton beton op de helling boven de steengroeve worden aangelegd; onder die koepel zouden tunnels worden gegraven die naar twee raketthoogte deuren in de steengroeve zelf zouden lopen. De raketten zouden per spoor naar de groeve worden gebracht, waarna ze in de steengroeve veilig in elkaar konden worden gezet, niet alleen door de beschermende koepel maar ook door de 30 meter dikke laag kalk. Wanneer ze klaar waren, zouden ze door de grote stalen deuren naar de mijn zelf worden gebracht van waaruit ze op Londen en andere doelen zouden kunnen worden afgevuurd. Het was de bedoeling om per dag 50 raketten vanuit Wizernes af te vuren.

De bouw van de koepel begon in november 1943 terwijl men tegelijkertijd aan het uitgraven van de tunnels op de bodem van de groeve begon. In maart 1944 begonnen de bombardementen, maar het werk ging door totdat de Geallieerden op 17 juli een bombardement met Tallboy-bommen uitvoerden. De aanval, die geleid werd door kapitein-vlieger Cheshire in een Mosquito, werd een compleet succes. Een voltreffer op de koepel was niet nodig. De markeringsgranaten werden precies langs de



Boven: Een luchtfoto gemaakt door een laagvliegende Mosquito voor de aanval met 'Tallboy'-bommen op de koepel van Wizernes. Op de voorgrond de 35 meter hoge bouwkraan (IWM). Boven: 1974; op de achtergrond de koepel en op de voorgrond de groeve.



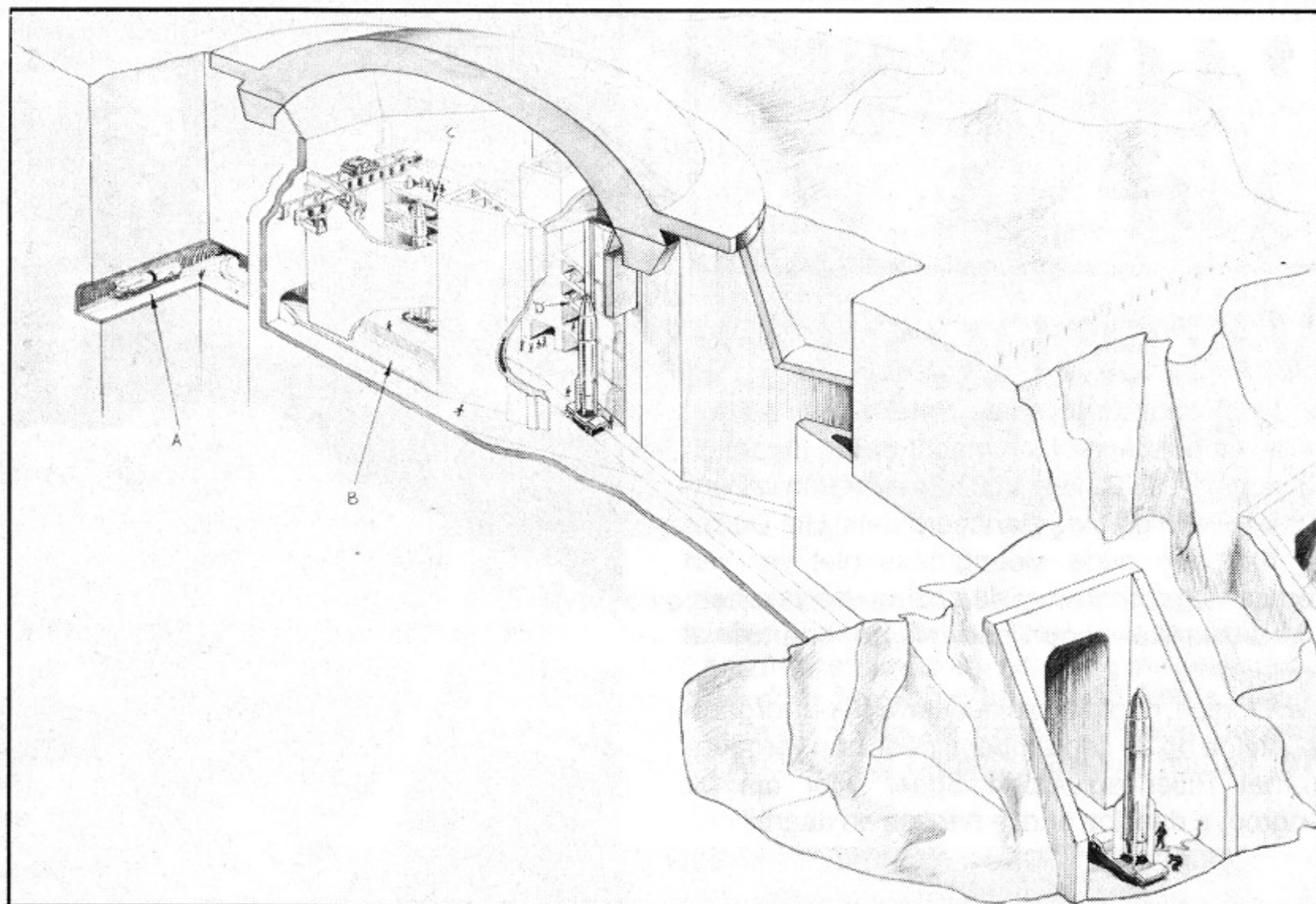
rand van de koepel afgeworpen en de bommen vielen overal rondom de koepel. Drie bommen explodeerden vlak bij de tunnels; een explodeerde er onder de koepel terwijl een andere precies in de ingang van een tunnel explodeerde. De hele heuvel verzakte waardoor de koepel ondermijnd werd. De staf van luitenant-generaal Dornberger rapporteerde dat 'alhoewel de koepel zelf niet door de nieuwe 6-tons bommen is geraakt, de hele omgeving zo omgewoeld is dat het terrein onbe-gaanbaar is en de koepel van onderuit ondermijnd is'. De Duitsers konden niets anders doen dan het werk in de steek laten.

Bij het bezoek van kolonel Sanders bleek dat de instorting van de heuvel de twee raketingangen bedekt had alhoewel het bouwwerk nog wel via de spoorwegin-gang kon worden betreden. Hij kwam tot de ontdekking dat de Duitsers alles onder de grond hadden geconstrueerd op het niveau van de groeve en de spoorlijn. Onder de koepel was een achthoekige ruimte met een diameter van 35 meter aangelegd. De galerijen en de tunnels hadden allemaal namen zoals op bovenstaande kaart te zien is. De Duitsers hadden een dubbele kracht-stroominstallatie aangelegd om zeker te zijn van de benodigde stroomvoorziening. Ze waren al begon-nen de tunnelmuren met beton te verstevigen terwijl de achthoekige ruimte al tot een hoogte van twaalf meter van betonnen muren was voorzien. In de groeve was een net van smalspoor aange-legd om de uitgegraven aarde te verwijderen. Aan de zuidkant van de groeve was in de heuvel een hospitaalverblijf uitgegraven.

De 16 meter hoge stalen deuren voor de tunnels Gustav en Gretchen waren al eerder in de opslag-plaats van Watten gevonden.

Kolonel Sanders adviseerde om de ruimten en de tunnels onder de koepel te vernietigen om een mogelijke toekomstige bedreiging vanuit de zwaar beschadigde lanceerinstallatie volledig af te wen-den.

De groeve is vergeleken met 1944 amper veran-derd. Stukken van het smalspoor liggen nog op de bodem van de groeve, het hospitaalverblijf is normaal toegankelijk en wordt door een plaatselij-ke schuttersvereniging gebruikt als kogelvanger. De plaatselijke politie kwam ons wegsturen toen



wij onze foto's maakten.

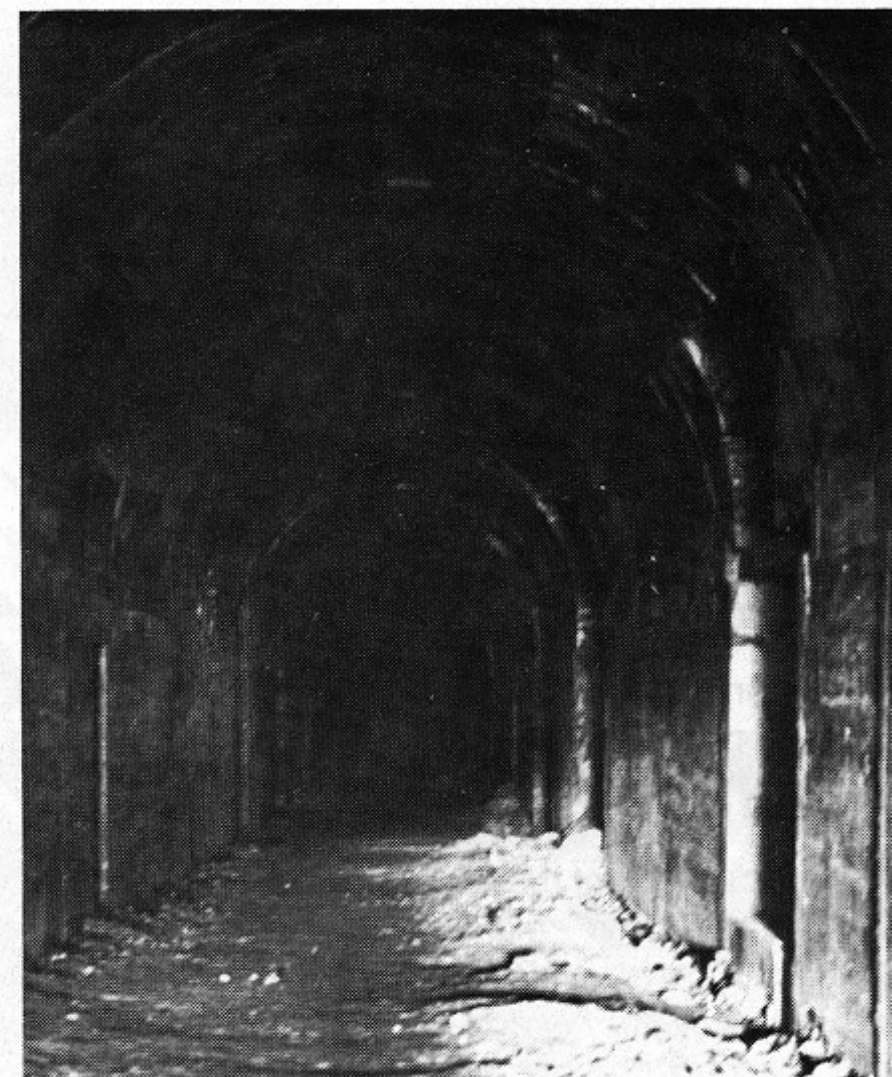
De spoorwegtunnel, die op advies van kolonel Sanders later werd afgesloten, is weer geopend, waarschijnlijk door de plaatselijke jeugd. De tun-nel 'Ida' is ongeveer 75 meter lang en loopt door tot aan de hoofdtunnel, die rechts naar de achthoeki-ghe ruimte loopt. Vlak voor die ruimte is de tunnel echter helemaal dichtgemetseld.

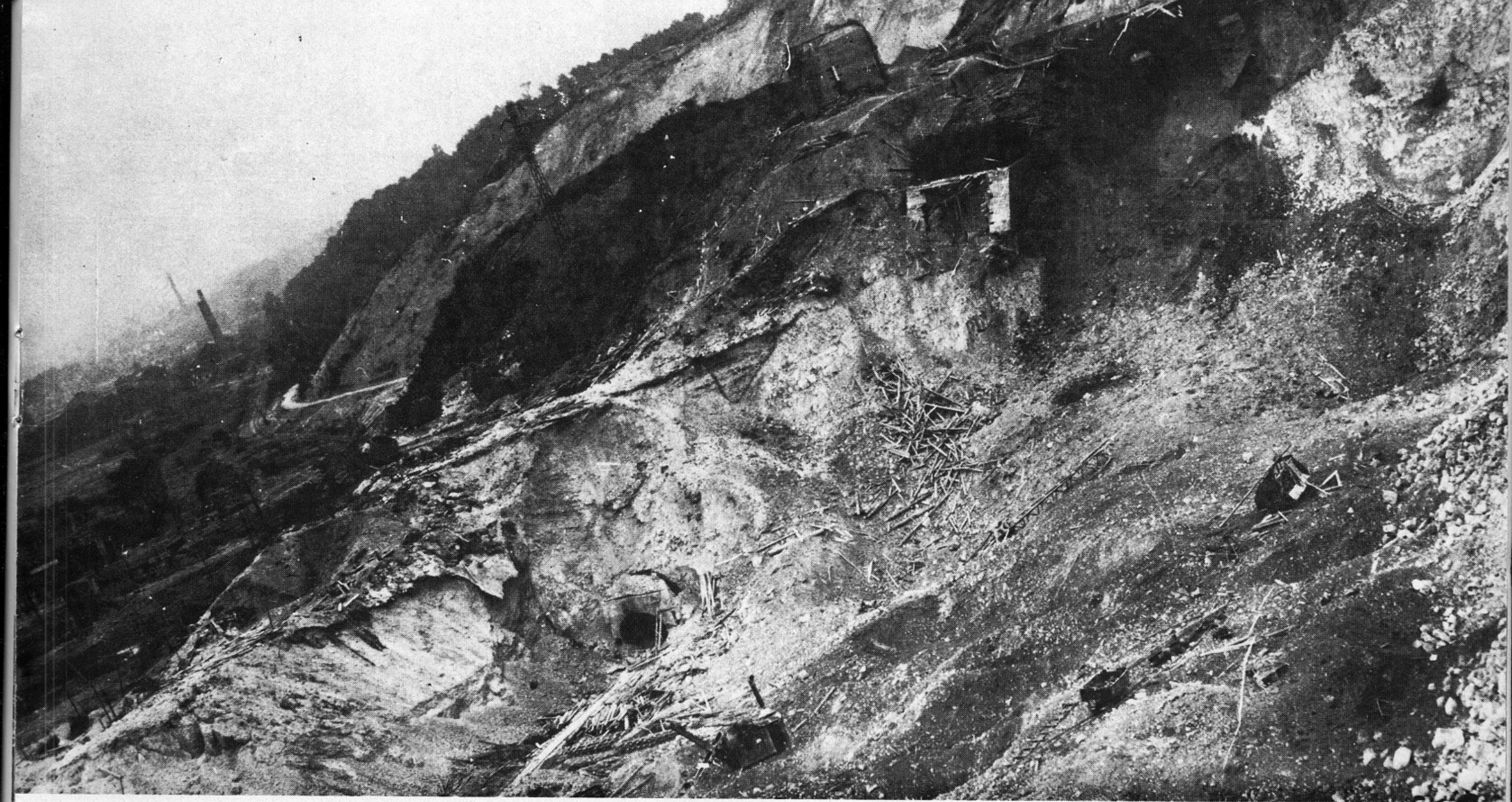
Van de galerijen 'Sophie', 'Kathrina', 'Gustav' of 'Gretchen' is vanuit de groeve niets meer te zien. Van de oostelijke spoorlijn is ook niets meer te zien, alhoewel men de oorspronkelijke plaats met een beetje moeite wel kan terugvinden.

Het vierkante bouwwerk boven de groeve vormde de uitgang van het ventilatiesysteem – dit is ook geheel afgesloten.

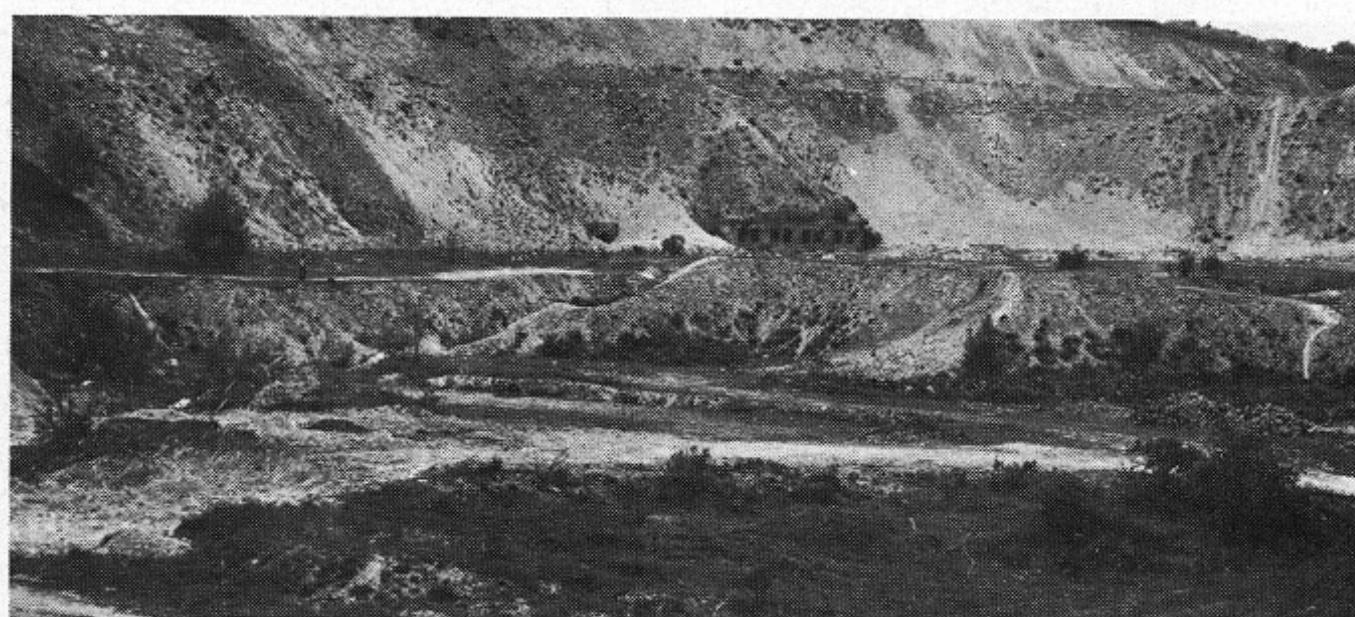
Het blijft een erg interessante plaats om te bezoeken. In tegenstelling tot de installatie van Watten, is deze plaats nog niet door de commercie ontdekt.

Midden: De tekening uit het rapport van San-ders die laat zien hoe de installatie van Wizer-nes zou gaan werken. Rechts: De spoorweg-tunnel in 1974.





Boven: Een luchtfoto van de groeve na de aanval (IWM). De koepel rechtsboven op de foto is geheel ondermijnd terwijl de tunnelingangen ingestort zijn. Links: Een foto van kolonel Sanders van de bouwkraan met op de achtergrond het ziekenverblijf. Onder: Dezelfde plaats in 1974.



Boven: Restanten van een stuk smalspoor in de groeve. Rechtsboven: Op deze plaats kwam de spoorlijn op het bouwterrein.

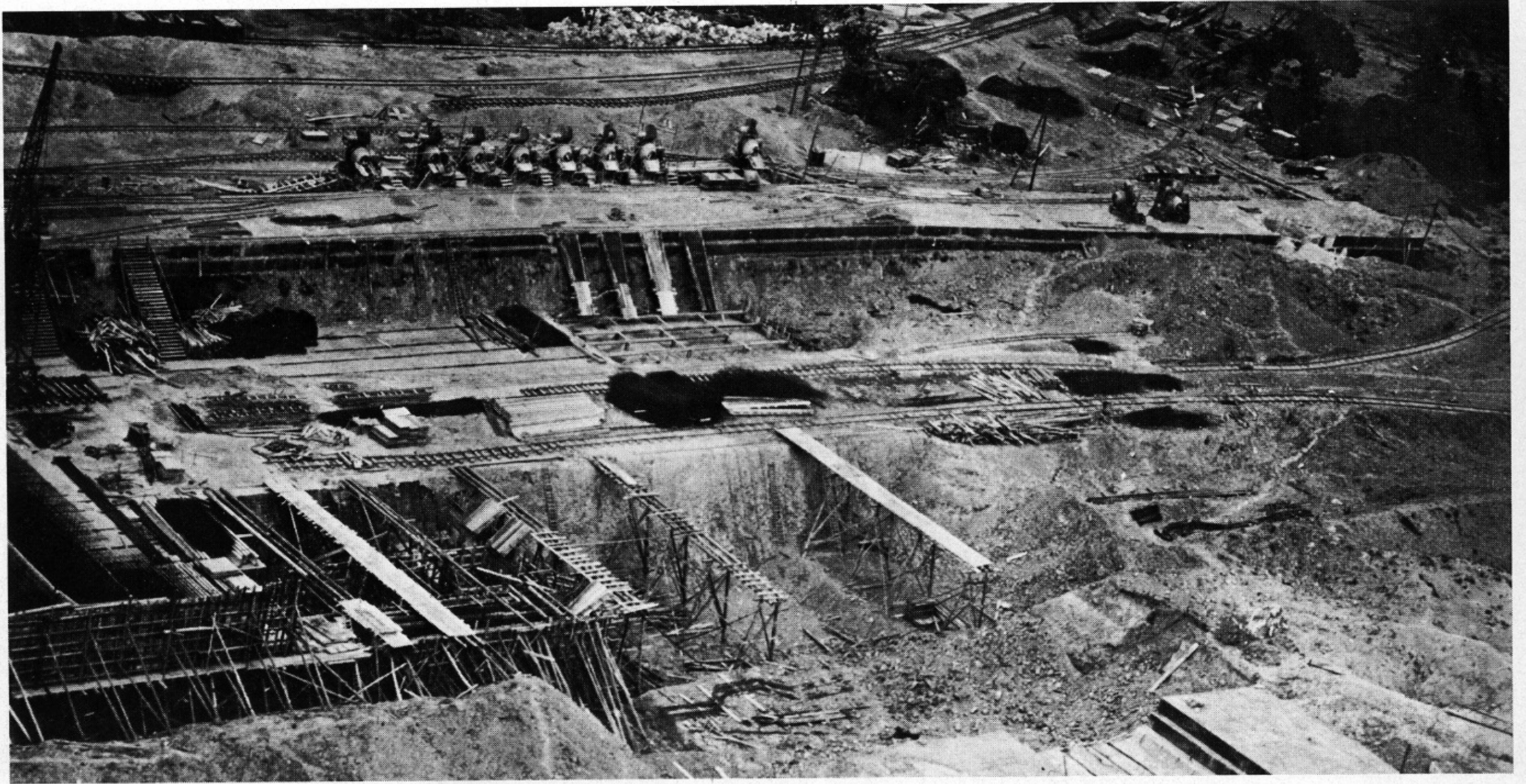


Linksonder: de opslagplaats van Watten, nu bouwland. Onder: De bomvrije deuren die kolonel Sanders in de opslagplaats van Watten vond (Rapport Sanders).



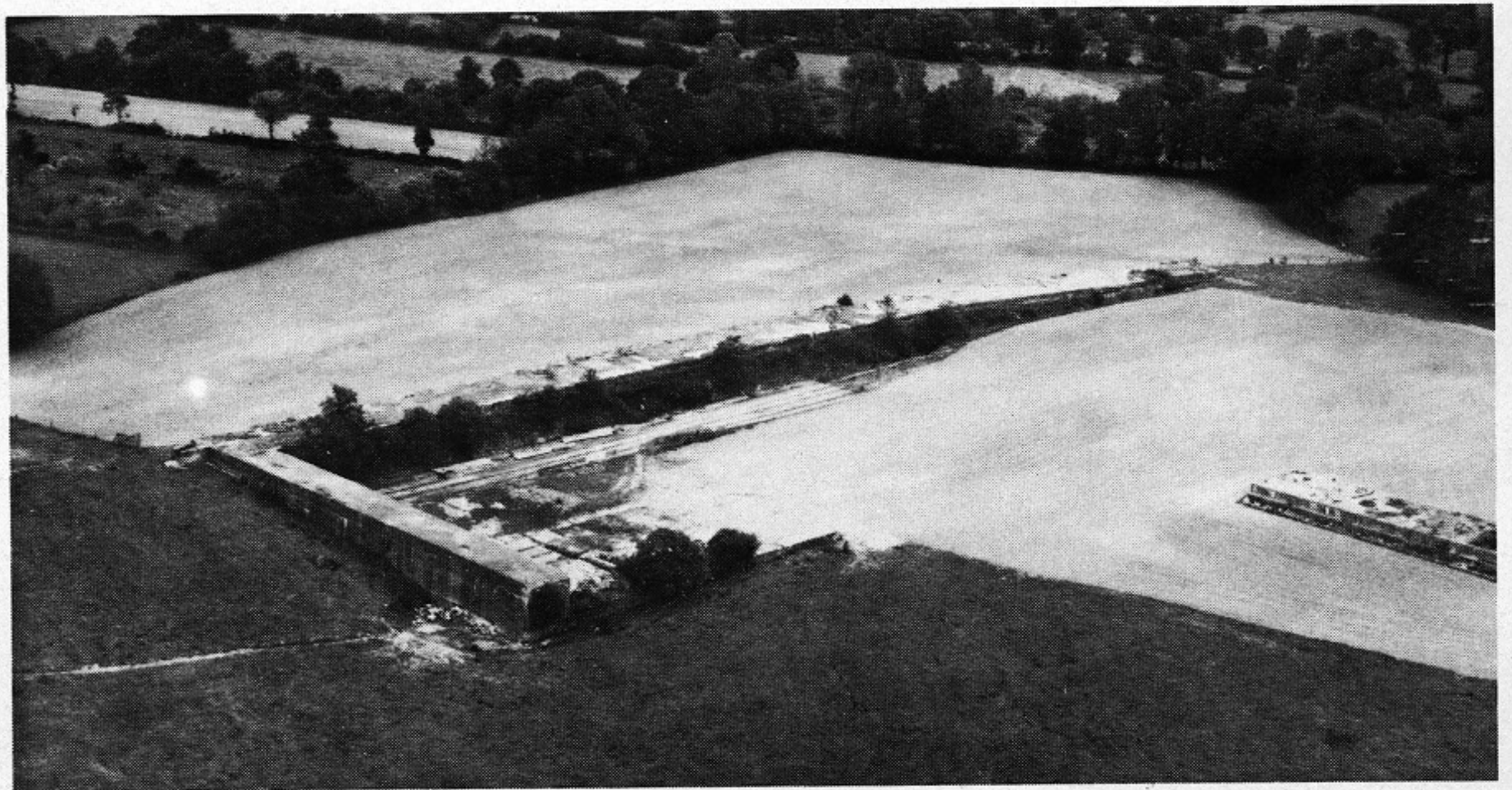






Sottevast

Van de twee bunkerlanceerinstallaties op het schiereiland van Cherbourg had die bij Sottevast het zelfde doel als de installatie bij Watten. De raketten zouden getest en geprepareerd worden in een bomvrij bouwwerk dat weer volgens het 'Verbunkerings'-systeem zou worden gebouwd. Op 31 oktober 1943 werd de bouw ontdekt en er werden regelmatig luchtfoto's gemaakt totdat de bombardementen in februari 1944 begonnen. De niet voltooide installatie werd door de naar Cherbourg oprukkende Amerikanen veroverd terwijl er in juli diverse malen door laag vliegende verkenningsvliegtuigen foto's werden genomen. De opschriften op deze foto's geven de onzekerheid weer die bij de Geallieerden bestond omtrent het doel van de installaties. Eerst werd de plaats abusievelijk aangegeven als zijnde twee kilometer ten zuidoosten van Cherbourg (in werkelijkheid 13 kilometer zuidwaarts), vervolgens werd de installatie omschreven als een 'Nazi vliegende bommen lanceerinstallatie' of 'basis voor radiografisch bestuurde vliegtuigen'.



Aangezien de bouw van de installatie nog maar in de beginfase verkeerde, bezocht kolonel Sanders deze installatie en de identieke installatie bij Equeurdreville in de buitenwijken van Cherbourg niet. Deze laatste basis wordt altijd ten onrechte Martinvast genoemd alhoewel het laatstgenoemde plaatsje zes kilometer verderop ligt. Op het laatst werd deze basis aangepast om te gebruiken als een bomvrije lanceerinstallatie voor vliegende

Uiterst boven: Een luchtfoto van de Amerikanen van de installatie in Sottevast. **Boven:** Een luchtfoto van de uitgever in juni 1974. **Linksonder:** De niet afgebouwde installatie met op de achtergrond La Ferme les Fontaines (IWM). **Onder:** De heer Adam Albert is met zijn bulldozer aan het werk geweest.

bommen zoals die bij Siracourt; voor de bouw echter kon worden beëindigd, werd de installatie

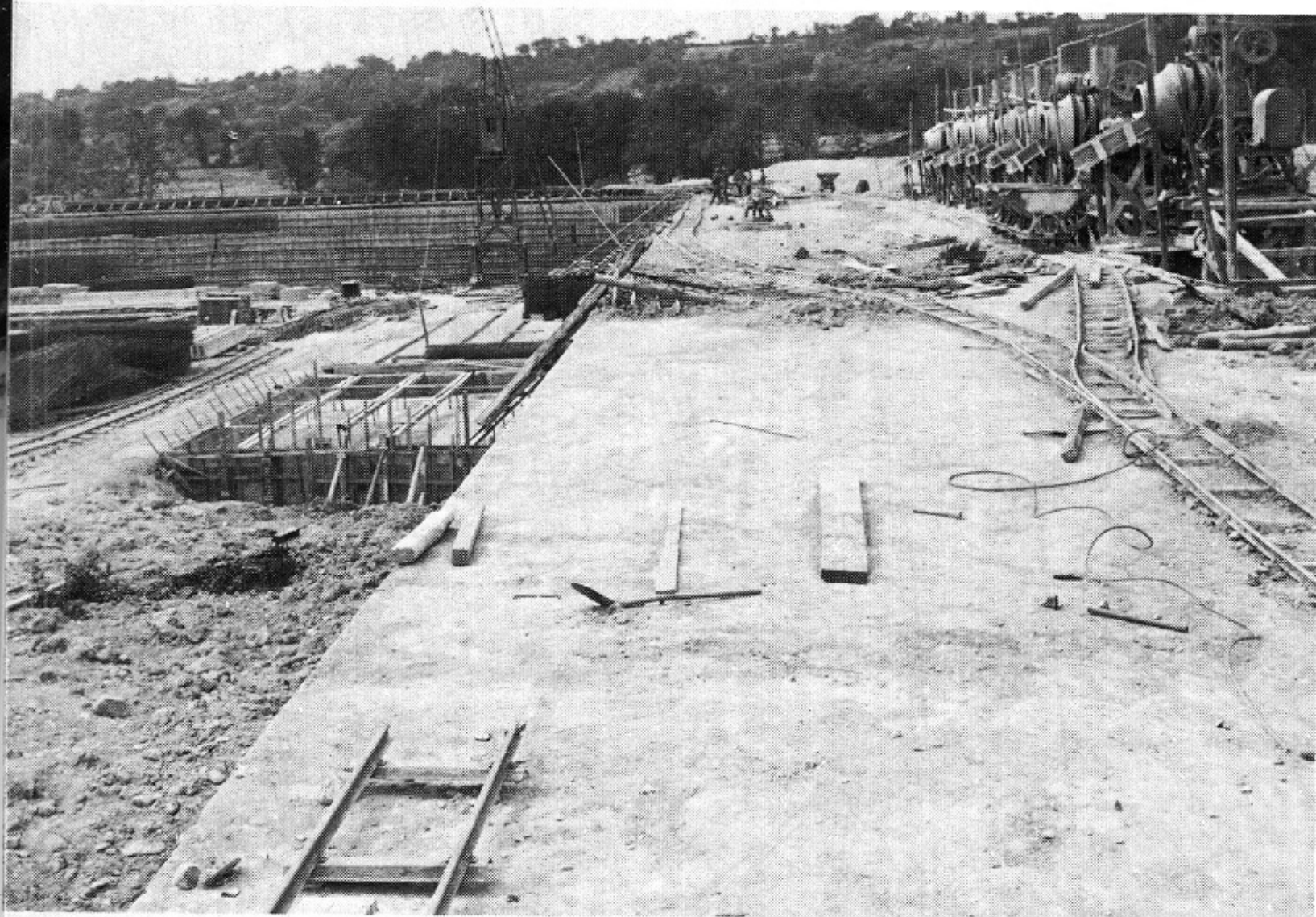


door de Geallieerden veroverd.

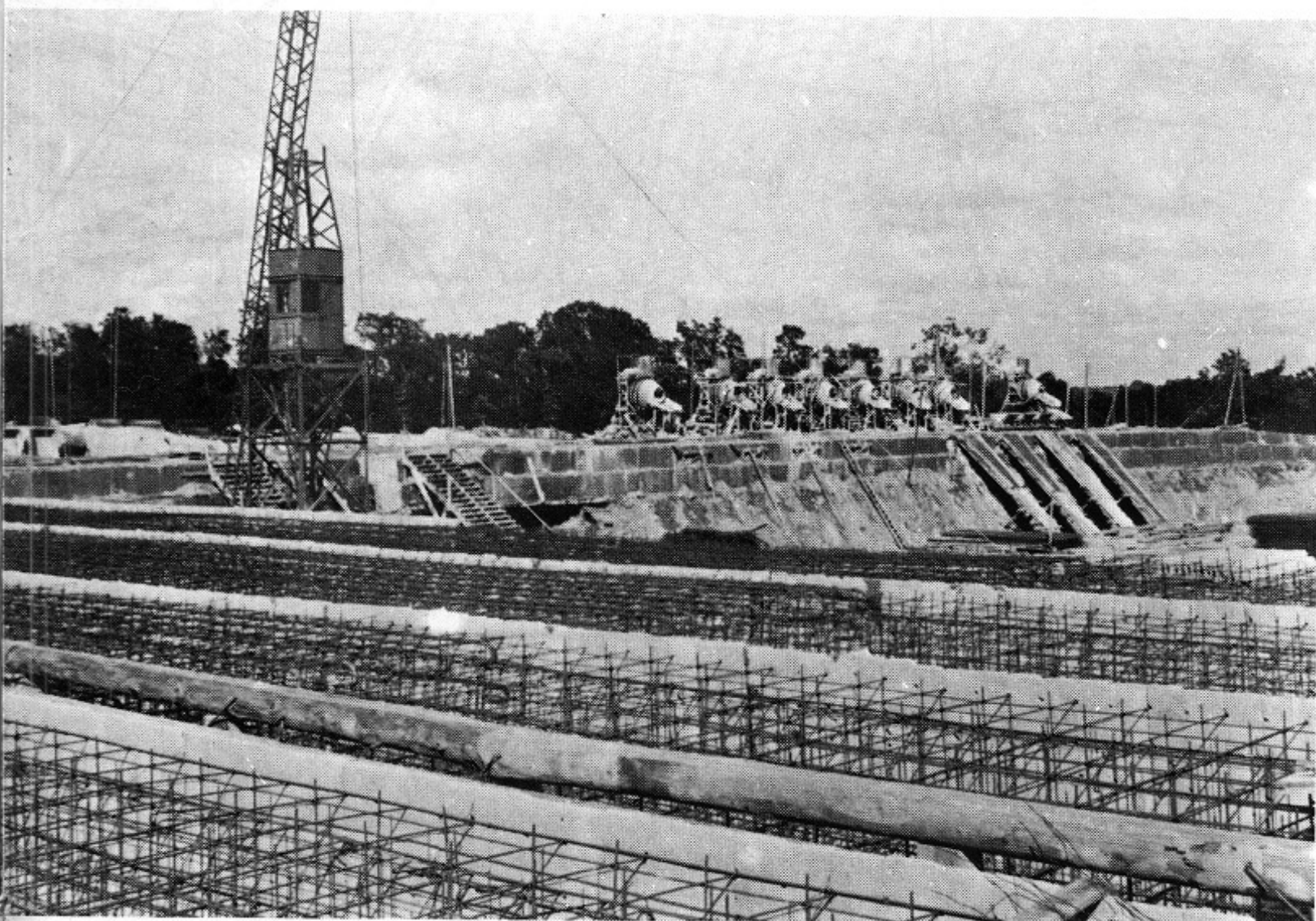
De installatie van Sottevast ligt op het grondgebied van de heer Adam Albert bij La Ferme les Fontaines. Hij kocht de boerderij in de jaren vijftig toen de installatie er nog net zo bij lag als in 1945. Hij vulde de sleuven met aarde en ook de sleuf die al met een laag gewapend beton bekleed was werkte hij onder de grond. Ook de ingang van een kant van de overgebleven muren werd afgesloten. Wat echter zeer interessant is, zijn de stukken ijzer en onderdelen, die door de bombardementen over zijn land verspreid zijn geraakt. Alles wat bij het ploegen naar boven wordt gehaald, heeft hij boven op een van de muren gegooid. Daar liggen nu stukken van het smalspoor, betonijzer, granaatscherven, Duitse spaden enz. enz. zoals op onze foto te zien is. Van alle bommen die werden gegooid, is in het beton slechts een treffer te zien zoals is afgebeeld op onze vergelijkende foto's.



Boven: De bunker in Equeurdreville, voor ons gefotografeerd door La Presse de la Manche, Cherbourg.

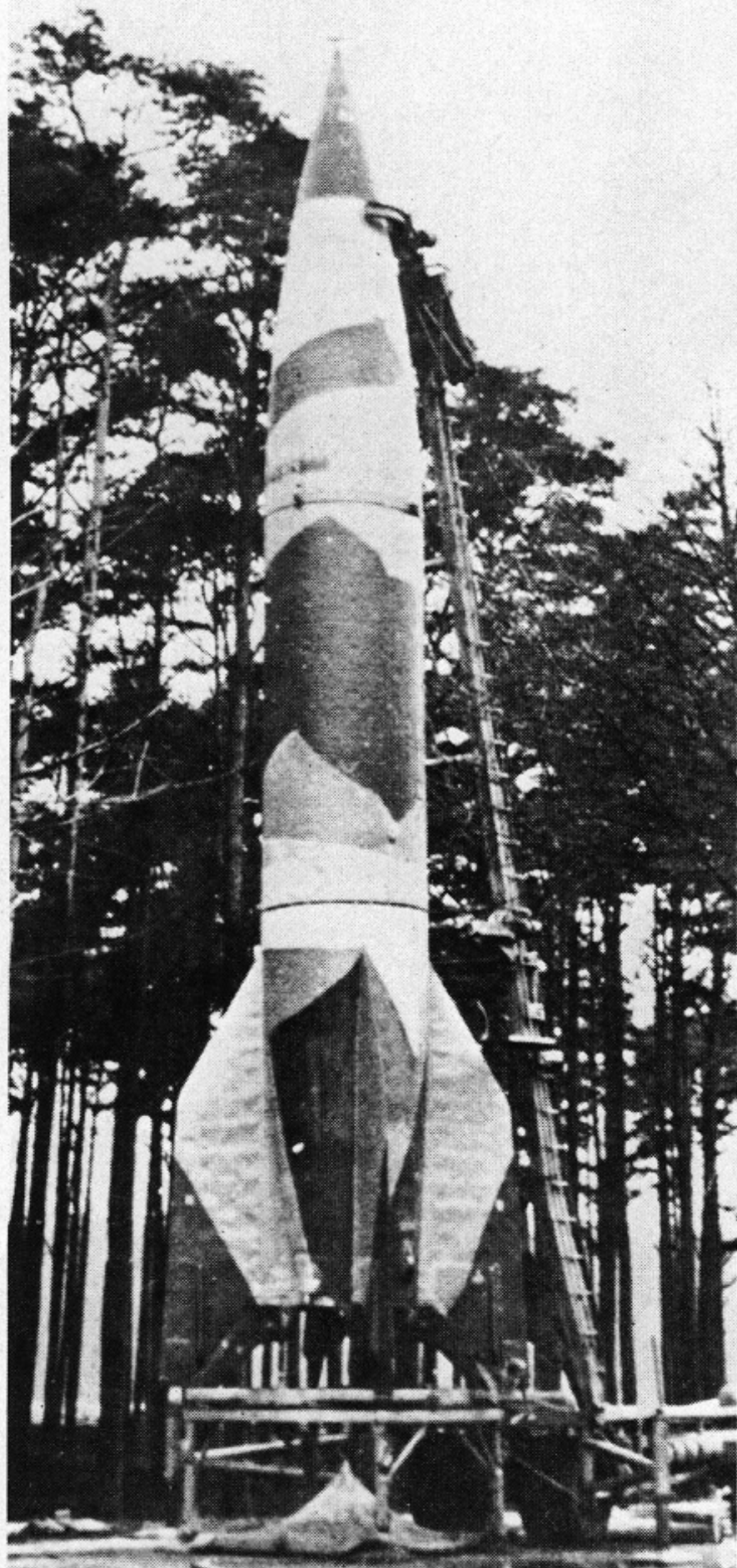


Links en boven: Gelukkig heeft de uitgever twee getuigen om te bewijzen dat de schop hier al lag toen wij arriveerden! Boven op de muren liggen overal nog stukken metaal.



Links en boven: Hoewel de steigers verdwenen zijn en al het betonijzer weg is, is er in de afgelopen 30 jaar weinig veranderd. Linksonder: Een genist van het Amerikaanse leger neemt de schade op, veroorzaakt door een van de bommen (IWM). Onder: Dezelfde krater is nu bedekt met struikgewas.





'40~'45 TOEN & NU

Mobiele lanceerinrichtingen

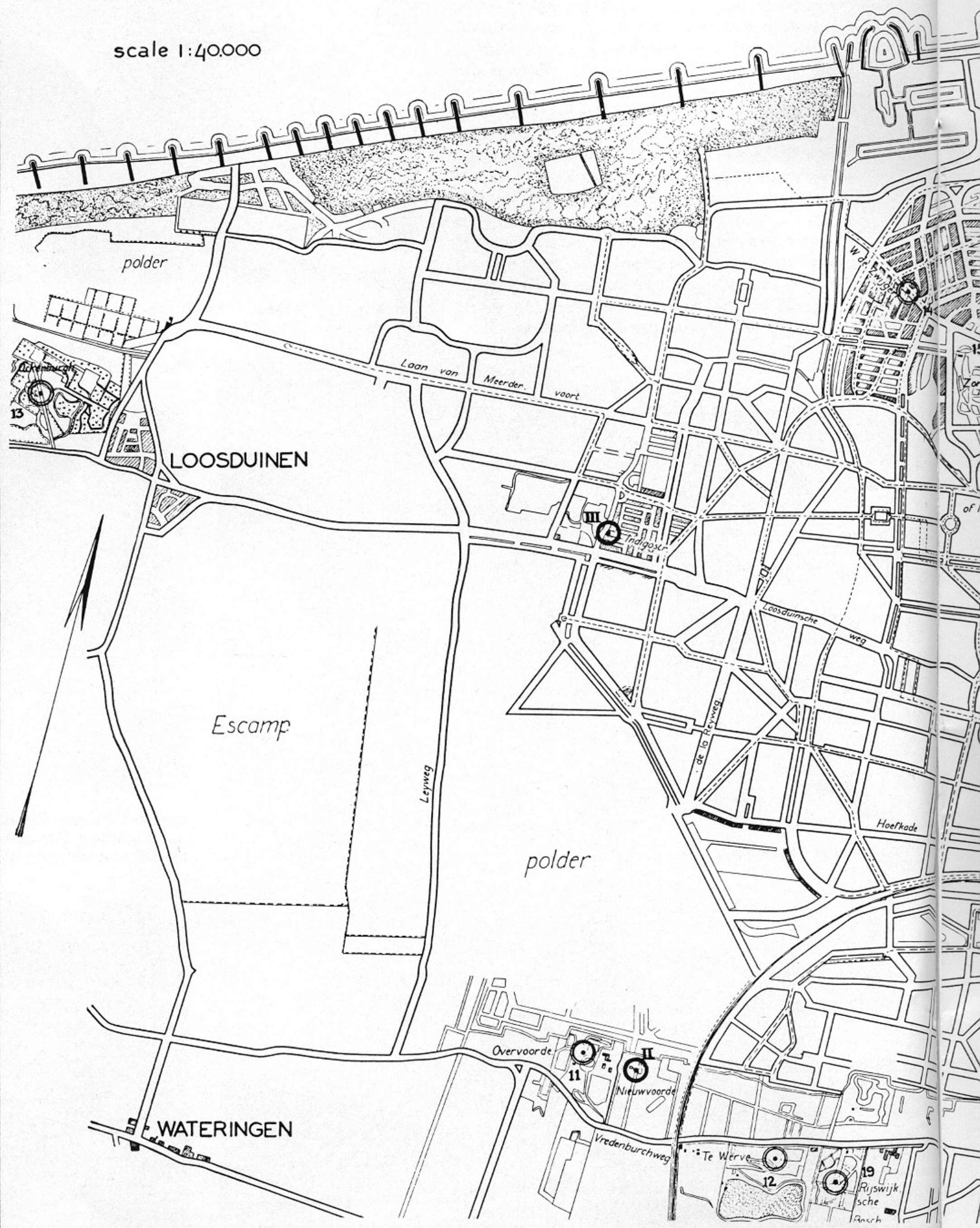
Ondanks alle ingewikkelde bunkerconstructies bleek het oorspronkelijke plan van luitenant-generaal Dornberger, namelijk de lancering van raketten vanaf mobiele installaties, zeer succesvol en praktisch immuun voor vergeldingsaanvallen.

Geen enkele van de zware bunkerinstallaties werd afgebouwd omdat ze gebouwd waren om bescherming te bieden tegen normale bommen en 'niet berekend waren op zulke bommen' zoals een Duitse ingenieur sprak over de door dr. Barnes Wallis ontwikkelde aardbevingsbommen.

Het was de bedoeling geweest om raketten af te vuren met mobiele installaties vanaf 45 onbeschermde plaatsen tussen Calais en Cherbourg; deze gebieden waren echter al door de Geallieerden bezet toen de V2 klaar was. Eind augustus 1944 was er een nieuw gebied uitgekozen voor aanvallen op Parijs en Londen vanuit België, tussen Tournai en Gent; een dag na de bekendmaking van dit plan moest dit gebied alweer plaats maken voor een gebied ten noorden van Antwerpen in verband met de snelle opmars van de Geallieerden. Door de inname van Brussel op 3 september moesten de Duitsers zelfs nog verder naar het noorden, naar Den Haag, terugtrekken. Er waren twee lanceringsgroepen geformeerd. De groep Noord voor aanvallen op Londen en de

DEN HAAG

scale 1:40.000



groep Zuid voor aanvallen op Frankrijk en België. De eerste V2 werd op 8 september om 08.30 uur op Parijs afgevuurd door een demonstratie-eenheid. Diezelfde avond vuurde de groep Noord haar eerste raket op Londen af.

'40~'45 TOEN & NU

Den Haag

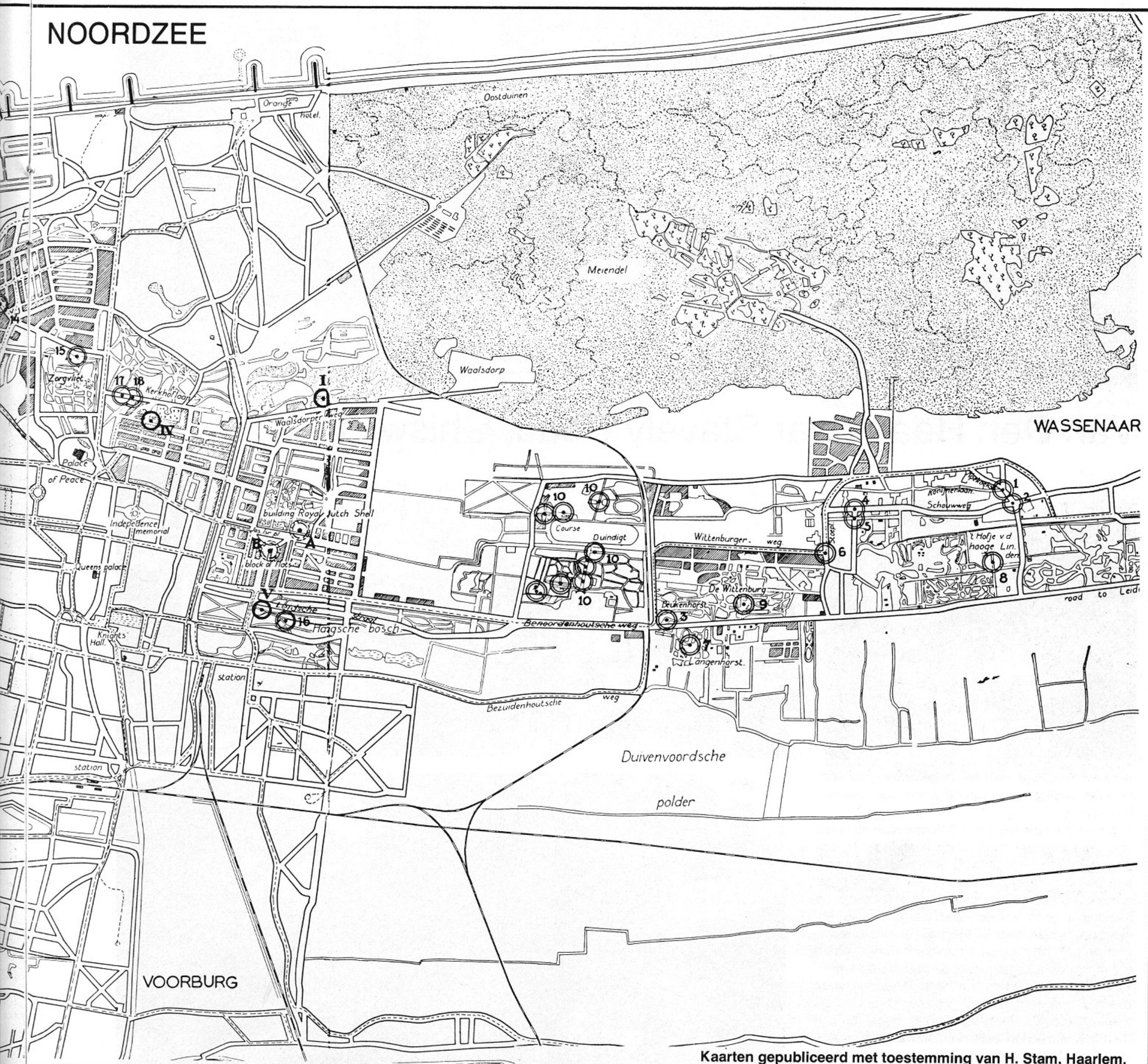
Op donderdag 7 september was de SS in Wassenaar gearriveerd en had zij de burgers in de omgeving van de Konijnenlaan, de Koekoekslaan en de Lijsterlaan gedwongen hun huizen te verla-

ten en alle deuren en ramen open te laten staan. Er werden elektriciteitskabels (380 volt) via de Rijksstraatweg en de Rust en Vreugdlaan naar de gerequireerde huizen gelegd.

De volgende morgen vroeg arriveerde een kolonne van zes trucks en lanceervoertuigen; deze begon een dubbele lancering voor te bereiden vanaf de kruisingen aan elke kant van de Koekoekslaan (1 en 2). Twee raketten werden vijftig meter uit elkaar loodrecht op de lanceerplatformen geplaatst. Even na half zeven 's avonds werden de eerste V2's op Engeland afgeschoten. Het doel was de brandweerkazerne in Southward Bridge Road.

Om 18.40 uur landde de eerste raket met een donderende klap in de Staveley Road in Chiswick, bijna 15 kilometer naast het doel, waarbij drie mensen werden gedood en nog eens tien mensen zwaar gewond raakten. Zestien seconden later landde de tweede raket, zonder schade te veroorzaken, bij Epping in Essex, 30 kilometer naast het doel; een uur later had het lancerings-team het gebied bij de Koekoekslaan verlaten, zonder een spoor van een lancering achter te laten.

NOORDZEE

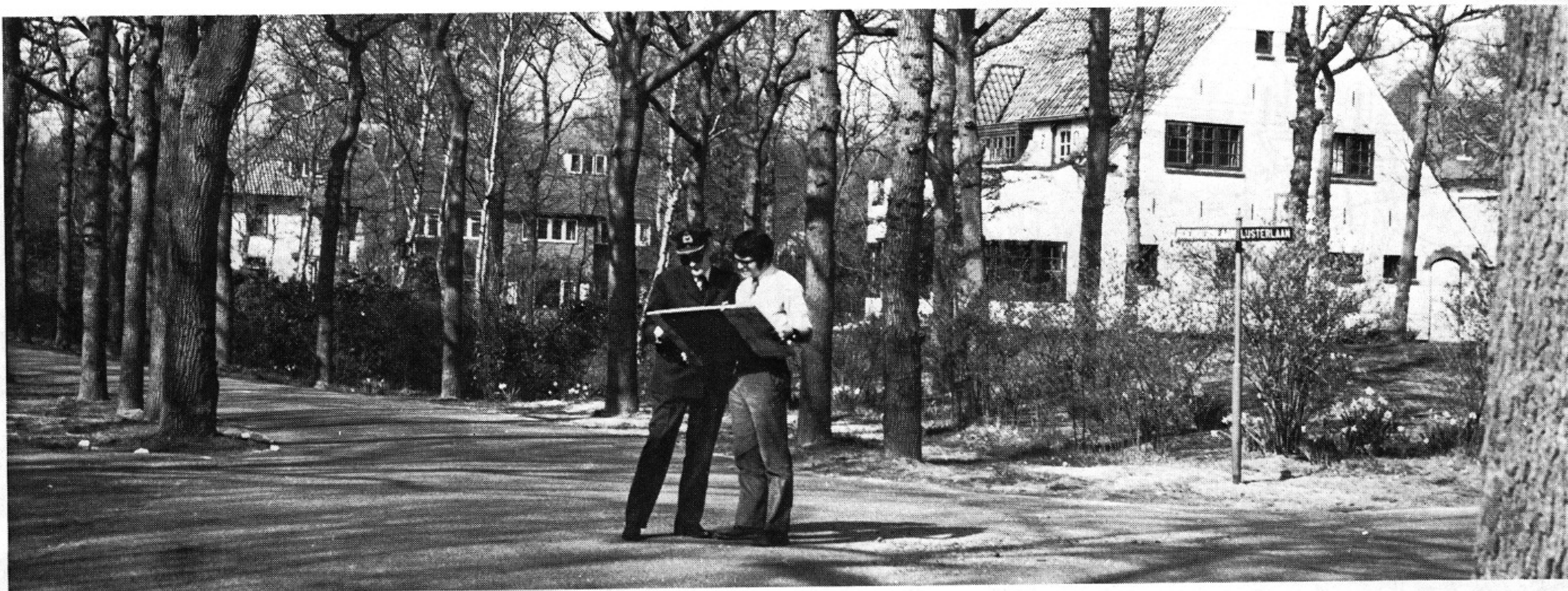


Kaarten gepubliceerd met toestemming van H. Stam, Haarlem.

In Londen realiseerde men zich het gevaar van deze lanceringen nog niet zo hoewel men in officiële kringen deze aanvallen al had voorzien. Naarmate er meer lanceerinstallaties in Frankrijk door de Geallieerden waren veroverd, namen de V1-aanvallen in Londen af, alhoewel er op 5 september toch nog negen vliegende bommen op Londen werden afgevuurd. De explosies van de V2-raketten waren in heel Londen te horen en om paniek te voorkomen verspreide de regering het gerucht dat het hier ging om gasexplosies. Pas op 8 november kondigden de Duitsers officieel aan dat de aanvallen met de V2 op Londen waren begonnen, waarna Winston Churchill twee dagen later aan het volk meedeelde dat er lange afstands-raketten op Engeland waren afgeschoten. Een Nederlandse verzetsgroep seinde de plaats van de eerste mobiele lanceerplaats naar Londen door. De volgende dag gaven de Duitsers opdracht het hele gebied rondom Wassenaar te evacueren. Op woensdag 13 september moest de evacuatie een feit zijn. Op 10 september werden er weer raketten afgeschoten vanuit het park bij de Beu-

kenhorst (3). Na de evacuatie van Wassenaar werden er ook vanaf de Oud Wassenaarseweg (4 en 5) lanceringen verricht. Het volgende weekeinde vonden de luchtlandingen bij Arnhem plaats en werd de lanceereenheid teruggetrokken naar Overveen bij Haarlem om te voorkomen dat zij zou worden afgesneden. Op 3 oktober keerde zij terug voor lanceringen vanaf punt 3 en tot 27 oktober mislukten slechts twee lanceringen; de raketten ontploften op grote hoogte. Op 27 oktober werd om 14.00 uur vanaf punt 3 een raket gelanceerd die vanaf 100 meter hoogte weer naar beneden stortte en daarbij twaalf man van de lanceereenheid doodde. De lanceringen werden vervolgens verplaatst naar de Langenhorst (7). De raketten werden geladen en van brandstof voorzien bij (9) nadat ze 's nachts vanaf het station in Leiden op vrachtauto's waren aangevoerd. Een paar dagen later begonnen de lanceringen vanuit het gebied rondom de renbaan van Duindigt (10). Waarschijnlijk door de geschikte ondergrond (zand) werd dit een semi-permanent lanceringster-

rein tussen november 1944 en januari 1945. De plattegrond van de lanceerplaats ten zuiden van de renbaan met de driehoeksmetingen om de exacte plaats van Londen te bepalen, staat op pagina 34 afgebeeld. De Duitsers markeerden een aantal bomen en plaatsten het lanceerplatform dan in de driehoek die door deze bomen werd gevormd. Tijdens deze periode mislukte ongeveer 20% van de lanceringen en in veel gevallen stortten de raketten neer op Den Haag (gemarkeerd met de dikke, zwarte cirkels). Een V2 gelanceerd vanaf punt (11) stortte neer bij II, een van punt (13) bij III en twee van punt (10) bij I en IV. De eerste lancering vanaf punt (13) vond plaats op 7 oktober en in februari 1945 vanaf de punten (14), (15) en (16). Intussen werd het gebied bijna dagelijks aangevallen maar door de ingenieuze manier van lanceren viel er niets te raken. De aanvallen beperkten zich veelal tot het storen van de transporten en de verbindingen. Engeland realiseerde zich tevens dat de verliezen onder de Nederlandse bevolking bij een groot-



Van Den Haag naar Stavely Road, Chiswick



scheepse aanval een te hoge prijs voor een tijdelijke onderbreking van de lanceringen zouden betekenen.

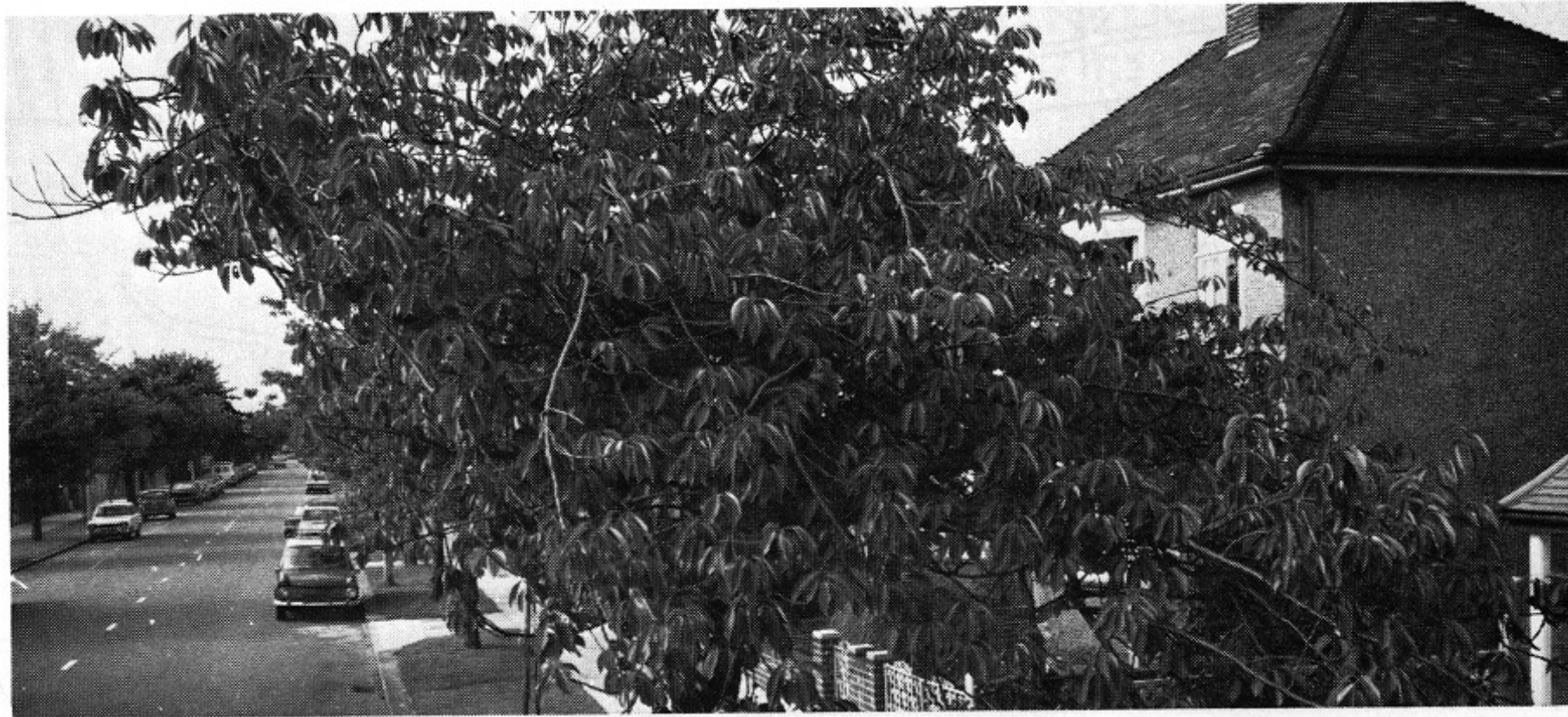
Toch werd medio februari 1945 een plan gemaakt voor een zware aanval op de vermoedelijke opslagplaatsen. Een van deze vermoedelijke plaatsen was het Haagsche Bosch, een gebied in het centrum van Den Haag. Ondanks het feit dat er op luchtfoto's geen enkele raket viel te ontdekken, werd op 3 maart door 57 Mitchell- en Bostonbommenwerpers een aanval uitgevoerd. Aangenomen wordt dat de navigator van de voorste bommenwerper zijn kaart op de kop heeft gehouden, want alle bommen werden aan de verkeerde kant van de weg afgegooid. Niets van de in totaal 69 ton bommen viel in het bos, de dichtsbijzijnde treffer viel 500 meter vanaf de bosrand. Honderden Nederlandse burgers verloren het leven.

De laatste raketten werden op 27 maart 1945 vanuit Den Haag afgevuurd. De laatste raket, die om 19.21 uur werd afgevuurd, stortte neer op Londen op een flatgebouw in Whitechapel. Hierbij verloren 134 mensen het leven en werden er 49 gewond. De ernstigste explosie vond op 25 november 1944 plaats bij de New Cross Road toen een raket op Woolworth's neerstortte, 160 mensen doodde en 108 mensen verwondde. De raketaanvallen kostten aan 2754 mensen het leven en verwondden 6523 mensen.

Op 29 maart 1945 trokken de 150 mannen van de V2-lanceerinstallaties naar het oosten met nog 50 gebruiksklare raketten.

Behalve in Den Haag vonden er in andere streken van Nederland V2-lanceringen plaats, maar de operaties in Den Haag vormen een goed voorbeeld van de V2-lanceringen.

Men moet niet voorbijgaan aan het feit dat ook het vasteland van Europa te lijden had van de aanvallen met de V1 en de V2. Eind 1944 waren bijvoorbeeld 924 raketten op Antwerpen afge-



Uiterst boven: De uitgever en overste De Jong staan op precies dezelfde plaats in de Koekoekslaan waar de eerste raket op Londen werd afgevuurd. Midden: Een paar minuten later landde de raket in de Stavely Road in West-Londen. Het nieuws werd echter geheimgehouden terwijl de foto's, die pas twee maanden later werden vrijgegeven, zwaar gecensureerd waren. Wij hebben de foto afgedrukt zoals die door de censor werd bewerkt om herkenning te voorkomen. Boven: Stavely Road in 1974.

vuurd, dit in vergelijking met de 447 raketten die in diezelfde tijd op Londen werden afgevuurd.

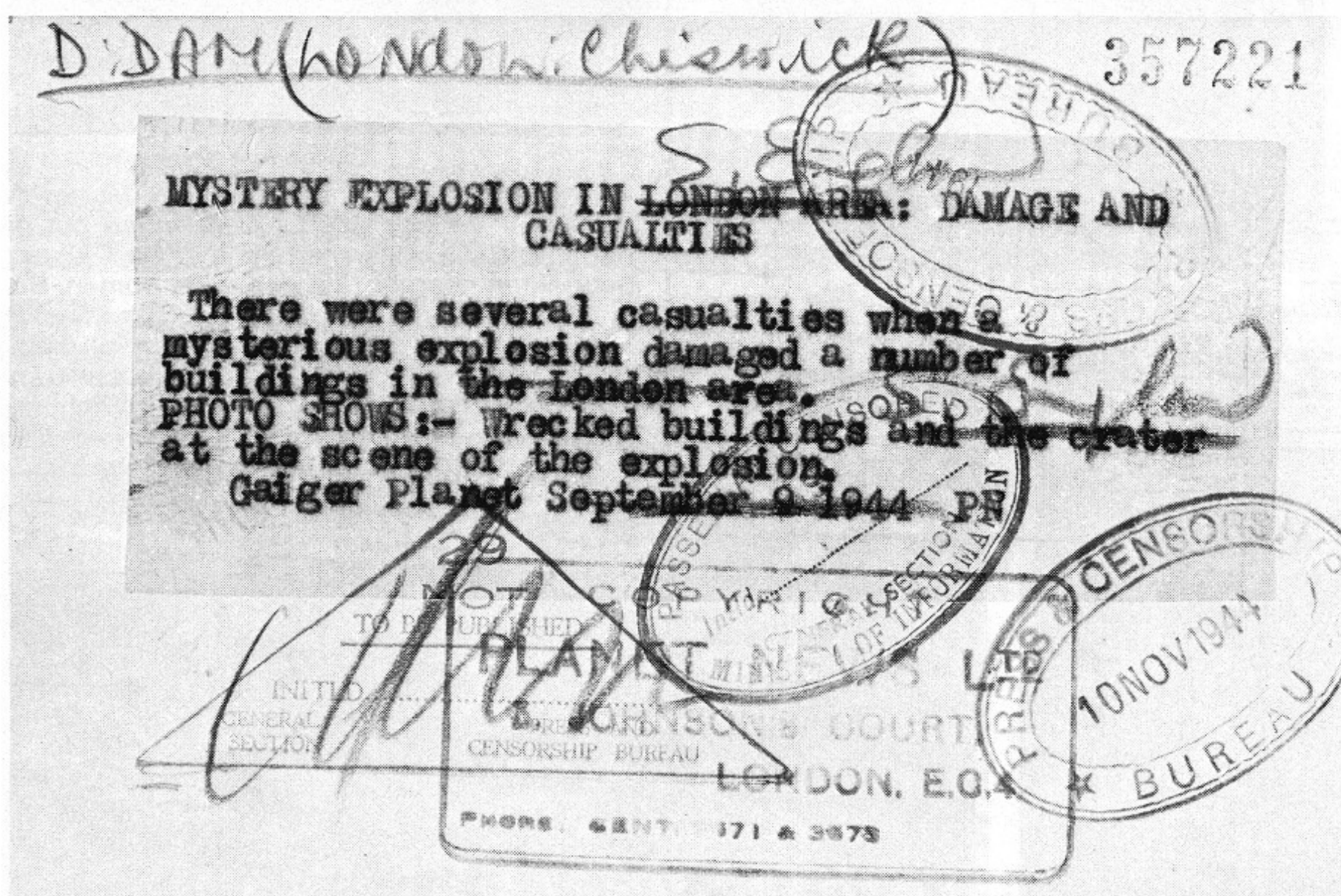
De luchtaanvallen tegen de V1 en de V2 kostten 450 vliegtuigen en 2900 piloten en bemanningsleden. Er werd 118 000 ton bommen op lanceerinstallaties en opslagplaatsen gegooit.

Schattingen naar de kosten van een V1 bedragen ongeveer f 1000,— (Volkswagen ontving f 1250,— per exemplaar) terwijl de V2 ongeveer f 120 000 kostte. Een compleet uitgeruste Lancaster met de niet te vervangen bemanning kostte ongeveer f 375 000. Onze lezers kunnen zelf oordelen hoe effectief deze V-wapens waren.

Wij danken luitenant-kolonel A. P. de Jong van de Nederlandse luchtmacht voor zijn informatie en zijn hulp bij onze naspeuringen naar de lanceerplaatsen in Den Haag. Het is moeilijk te geloven

dat er in een dergelijke dynamische stad als Den Haag eens raketten vanaf de hoeken van de straten naar Engeland werden afgevuurd. Uiteraard is op deze lanceerplaatsen weinig terug te vinden; onze foto's van de lanceerplaats bij Duindigt laten echter een van de oude beschadigde bomen zien. Een parkwachter toonde ons een grote bomscherf die hij in de buurt had gevonden. Een met water gevulde krater op de plaats waar een raket vlak na de lancering weer neerstortte, geeft een goed inzicht van de destructieve kracht van de explosieve lading.

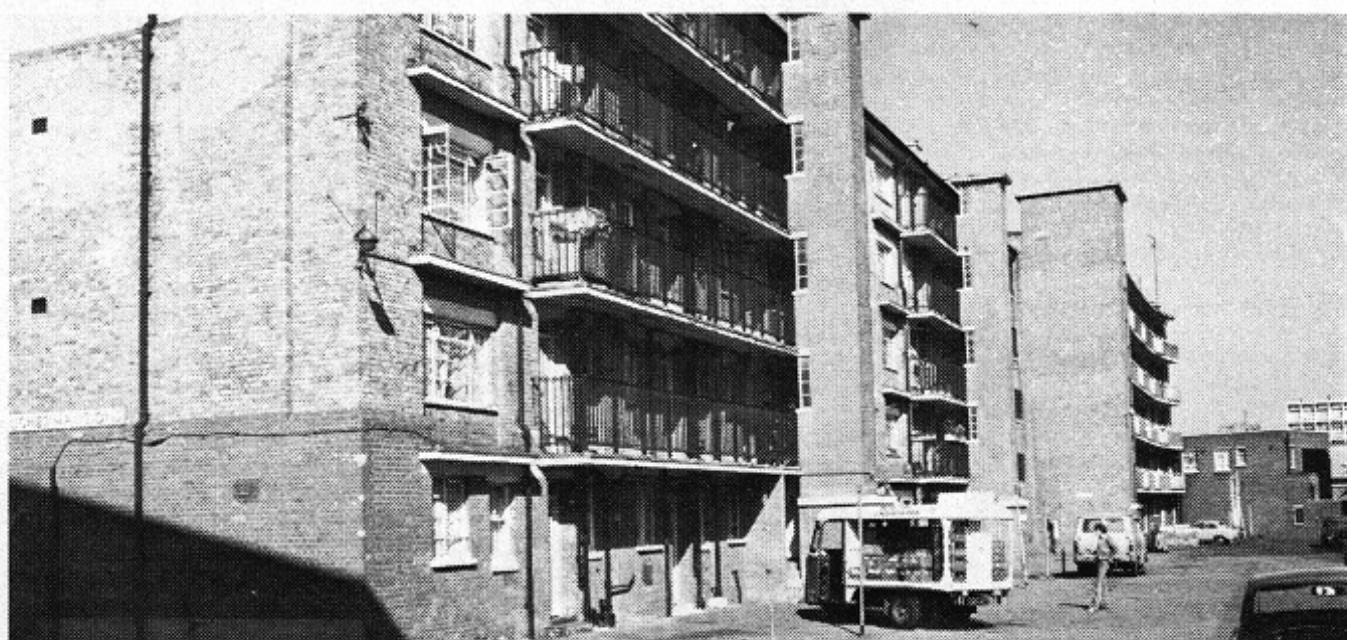
Het verwoeste Bezuidehout in het centrum van Den Haag, dat door het mislukte bombardement zwaar werd beschadigd, is nog steeds een open vlakte waar pas kort geleden nieuwe gebouwen zijn neergezet.



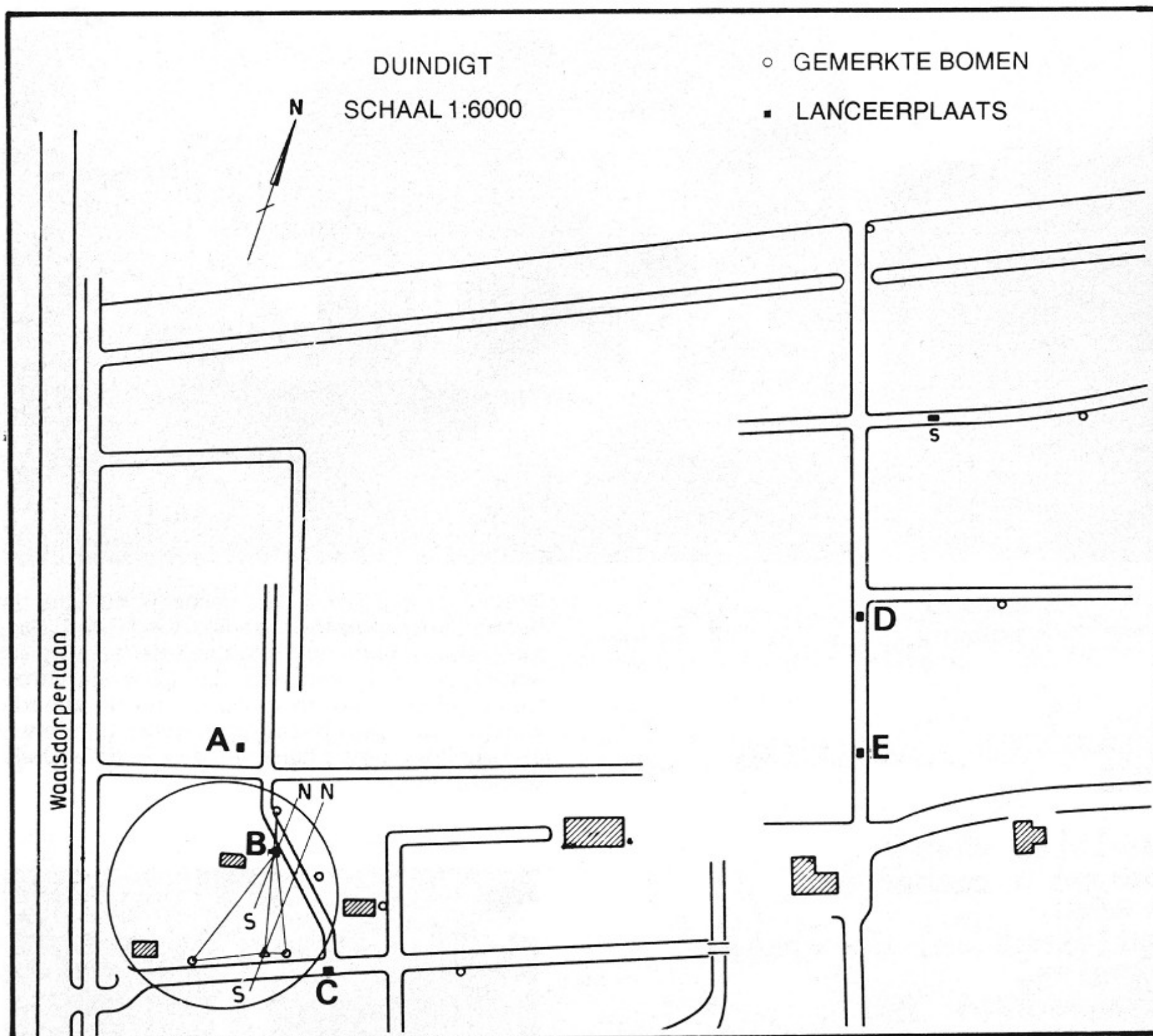
Boven: Een Toen & Nu vergelijking van de beschadigde huizen in de Staveley Road (Planet News). Links: een interessante tekst op de achterkant van een van de gecensureerde foto's (Plaats, tijd en omvang van de schade werden niet gepubliceerd). Onder: Londense autoriteiten op de plaats van de explosie (Daily Sketch).



Links en boven: Het ernstigste V2-ongeluk gebeurde op 25 november 1944 toen een aantal panden in de New Cross Road in Londen tijdens de lunchpauze een voltreffer kreeg; 160 mensen verloren het leven (Associated Press).



Links: de laatste V2 die vanuit Den Haag werd gelanceerd, viel op 27 maart 1945 op een flatcomplex in Whitechapel. Boven: twee van de blokken werden gesloopt, het derde, Hughes Mansions, werd hersteld en in 1970 totaal gerenoveerd, hetgeen aan de raamljsten, het metselwerk en de balkons te zien is.



Links: Een kaart van Duindigt met daarop de symbolen van de driehoeksmetingen om de richting van Londen te bepalen. De Duitsers gebruikten daarvoor de gemerkte bomen. Boven: Een foto van beschadigde bomen toen in 1945 een raket op een hoogte van 10 meter boven het lanceerplatform ontplofte. Linksonder: Een foto vanaf punt C in westelijke richting. Onder: Een foto vanaf punt C in noordelijke richting. In 1974 is een van de beschadigde bomen nog steeds niet weggehaald.



Rechts: Het verwilderde lanceerterrein bij punt E. Onder: Een krater vlakbij punt E, veroorzaakt door een mislukte lancering van een V2. Rechtsonder: Hoewel de krater nu met water is gevuld, is de plaats eenvoudig terug te vinden.





Links: Lanceerplaats 14 op de kaart van Den Haag in de Willem de Zwijgerlaan, waar de explosie van een raket vlak na de lancering de huizen aan beide kanten van de straat vernielde. Boven: Lanceerplaats 14 in 1974.



Boven: Het kruispunt van de lanceerplaatsen 4 en 5 bij de Oude Wassenaarseweg. Linksonder: Deze foto van een V2-treffer illustreert hoeveel schade een projectiel veroorzaakt. De V2 viel op 28 januari 1945 op East Ham, Londen, en doodde 16 mensen. Toen deze foto in juni 1945 werd genomen, was een gedeelte van het gebied al weer bebouwd met geprefabriceerde huizen (Crown copyright). Links: Het gebied in 1974 met het voetbalstadion van West Ham op de voorgrond (Aerofilms). Onder: Een buitgemaakte V2 op 14 september 1945 op Trafalgar Square. Het standbeeld van Gordon of Khartoum werd in 1943 van het voetstuk gehaald. Terwijl zowel het voetstuk als het standbeeld in 1953 in de Embankment Gardens werd geplaatst.



Operatie boemerang



'40~'45 TOEN & NU

De Luchtverdedigingsafdeling, die een stafafdeling van SHAEF vormde (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force) was verantwoordelijk voor de tegenmaatregelen tegen de V2 in Europa. In maart 1945, toen de Duitse raketeenheden niet meer opereerden, had deze stafdeling onder leiding van generaal-majoor A. M. Cameron grote hoeveelheden inlichtingen over de V2's verzameld. Deze gegevens waren echter hoofdzakelijk via de inlichtingendienst verkregen en men had slechts een vage voorstelling hoe de raket te velde moest worden bediend en gelanceerd.

Bij het einde van de oorlog waren ongeveer 8000 man van de Duitse raketeenheden krijgsgevangen genomen. Onder hen waren luitenant-generaal Dornberger en von Braun. Het idee van de operatie Boemerang kwam voort uit een suggestie van de assistent van generaal Cameron, J. C. C. Bernard. Hij stelde dat, ten einde de kennis over de V2 zo volledig mogelijk te maken, de Geallieerden de Duitsers zover moesten krijgen dat ze hun eigen raketten en het gebruik daarvan zouden demonstreren. Deze suggestie werd goedgekeurd en de afdeling Luchtverdediging werd belast met de uitvoering van het project. Bij de ontbinding van het gecombineerde Geallieerde commando in juli werd de Engelse afdeling van de Divisie Luchtverdediging omgezet in de Speciale Projectielen Operatie Groep (SPOG), die verantwoordelijk was voor de komende lanceringen. Commandant werd generaal-majoor Cameron.

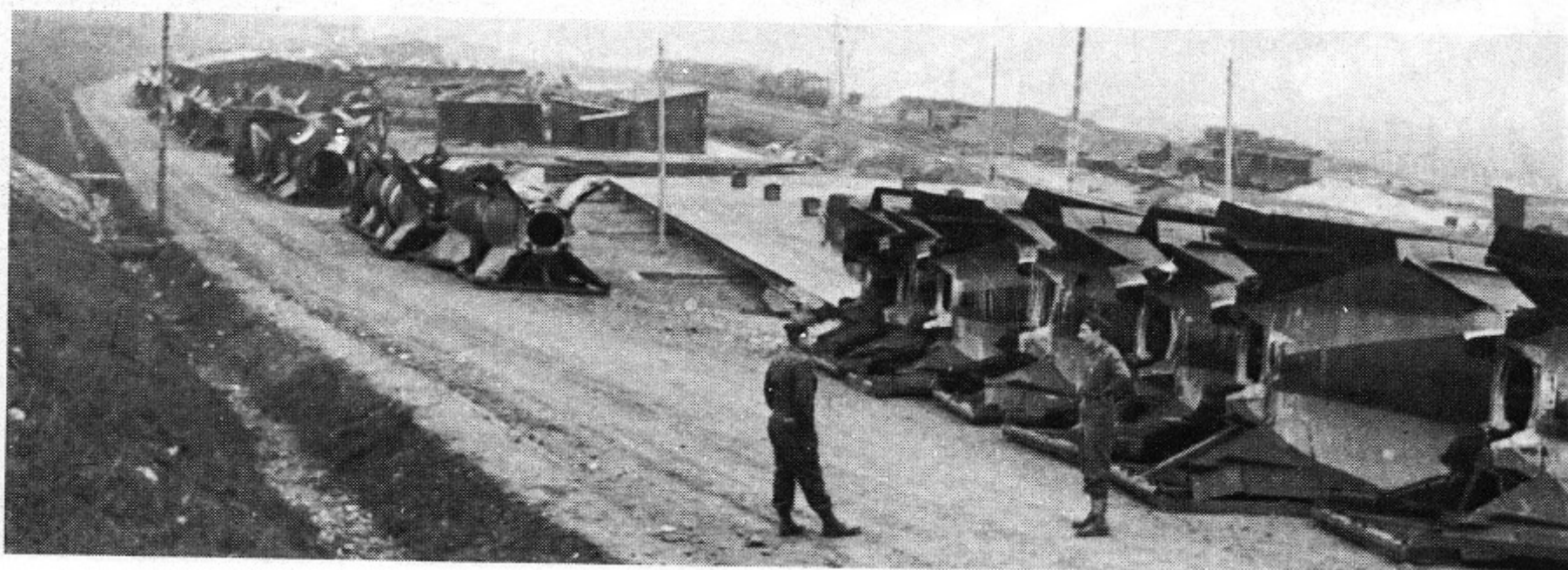
Om de operatie te kunnen uitvoeren werd besloten het testterrein van de Kruppfabrieken in Altenwalde bij Cuxhaven, dat in de Britse zone gesitueerd was en in de buurt lag van een geschikt stuk zee dat vanaf het schiereiland van Schleswig voortdurend onder radarcontrole kon worden gehouden, te gebruiken. Omdat de hele operatie inclusief de lanceringen moest worden gefilmd, werd een vaste lanceerinstallatie gebouwd in plaats van de mobiele

le lanceerinstallaties van de Duitsers te gebruiken. De gevangengenomen Duitsers begonnen nu zo langzamerhand mee te werken en nadat zij zorgvuldig waren ondervraagd, werden zij verdeeld in twee groepen die van elkaar geïsoleerd bleven zodat men de door hen verstrekte gegevens met elkaar kon vergelijken. De Duitse groep bestond uit 200 wetenschapsmensen, 200 mannen van de lanceerinstallaties en 600 gewone krijgsgevangenen. Von Braun en Dornberger werden naar Cuxhaven overgebracht.

Het probleem om raketten te vinden die nog geschikt waren voor lancering, was erg groot. Hoewel men overal in Duitsland raketten had gevonden, waren die door de geallieerde luchtmacht zo zwaar beschadigd, dat de SPOG probeerde een aantal onbeschadigde exemplaren uit de ondergrondse fabrieken in Nordhausen te krijgen.

Nordhausen was in april 1945 bezet door de Amerikaanse troepen, die 100 geassembleerde raketten naar Amerika hadden verscheept. Nadat de Amerikanen uit de fabrieken gehaald hadden wat zij wilden hebben, konden de Engelsen hun gang gaan en haalden zij 100 nog niet volledig geassembleerde raketten weg. Dit moest snel gebeuren omdat de fabriek een week later aan de Russen moest worden overgedragen. Het machinepark kon onmogelijk meer ontmanteld worden maar er bleef weinig van waarde achter voor de

Boven: De Baileybrugconstructie om de raket in verticale stand te kunnen controleren (Crown copyright). Onder: Staartstukken van de V2 bij de fabriek in Nordhausen die door het 1e Amerikaanse leger werd veroverd (IWM).



Russen.

(De uitgever heeft aan de Oostduitse ambassade toestemming gevraagd om zowel Peenemünde als Nordhausen te mogen bezoeken in verband met foto's voor Toen & Nu. Wij kregen echter geen toestemming omdat beide plaatsen in het 'grensgebied' lagen.)

De onderdelen uit Nordhausen bleken voldoende om acht raketten voor de operatie Boemerang klaar te maken. Toch ontbrak nog een aantal belangrijke onderdelen waaronder de voertuigen die nodig waren om de raketten van brandstof te voorzien en af te vuren.

Er werden speurgroepen van drie mannen geformeerd; elke groep beschikte over een jeep; een van die mannen sprak vloeiend Duits. In zes weken legden 200 van deze jeeps meer dan 300 000 mijl af op zoek naar de missende onderdelen.

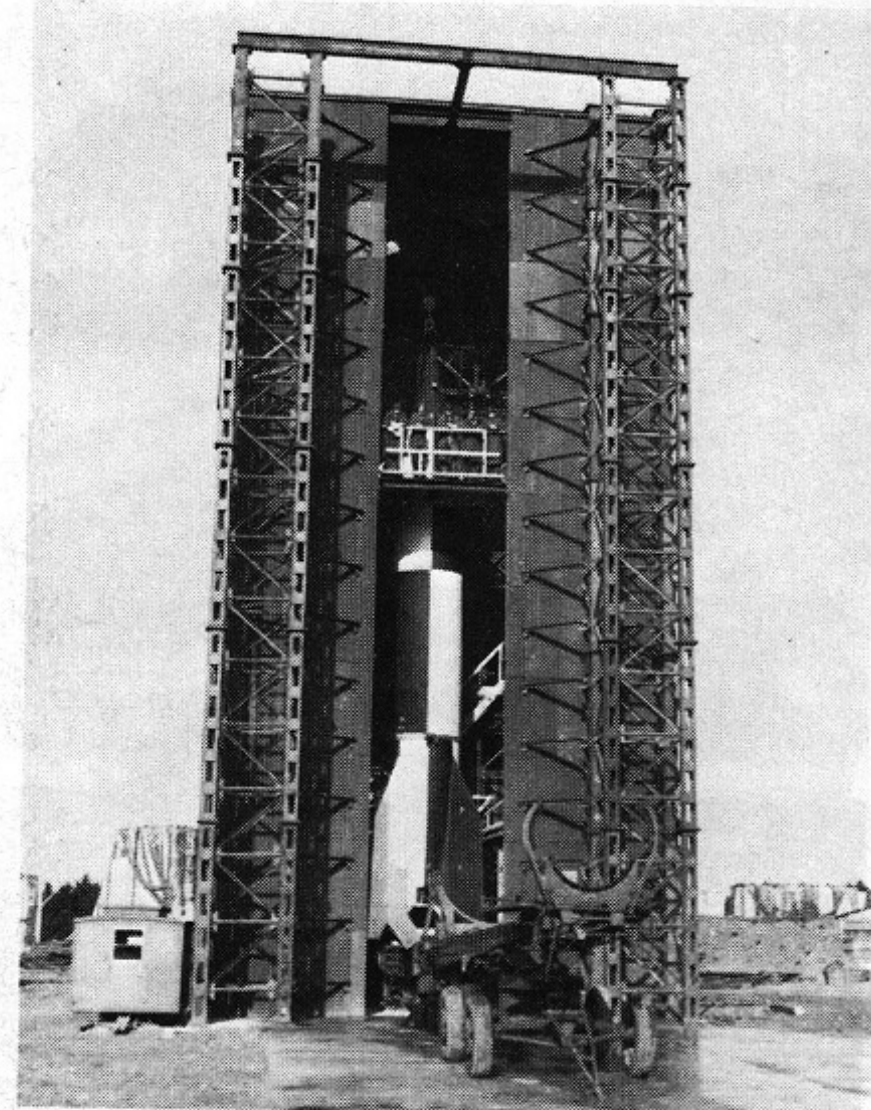
Uiteindelijk waren er 400 wagonladingen en 70 vluchten met een Lancaster nodig om de kwart miljoen onderdelen en 70 speciale voertuigen naar de lanceerinstallatie over te brengen. Zelfs toen had de hele operatie nog kunnen mislukken omdat men de speciale batterijen die nodig waren om de gyroscopen te voeden, nog niet had kunnen vinden.

Uiteindelijk vond men de fabriek die al deze batterijen had gemaakt. Wanneer men de plaats van deze fabriek eerder had geweten, dan zou een bombardement van deze fabriek voldoende zijn geweest om de V2 volkomen lam te leggen.

Er waren ook te weinig staartstukken en daarom werden er een paar uit Amerika teruggehaald. Aangezien er geen explosieve ladingen konden worden gebruikt werden de explosieven vervangen door zand.

Intussen hadden 2000 genisten een lanceerplatform

Links: Voorbereidingen om de eerste raket te lanceren. Let op het grote canvas doek waarover stalen matten waren gelegd; deze werden natgehouden om stofvorming te voorkomen en zodoende goede filmopnamen te kunnen maken (Crown copyright).

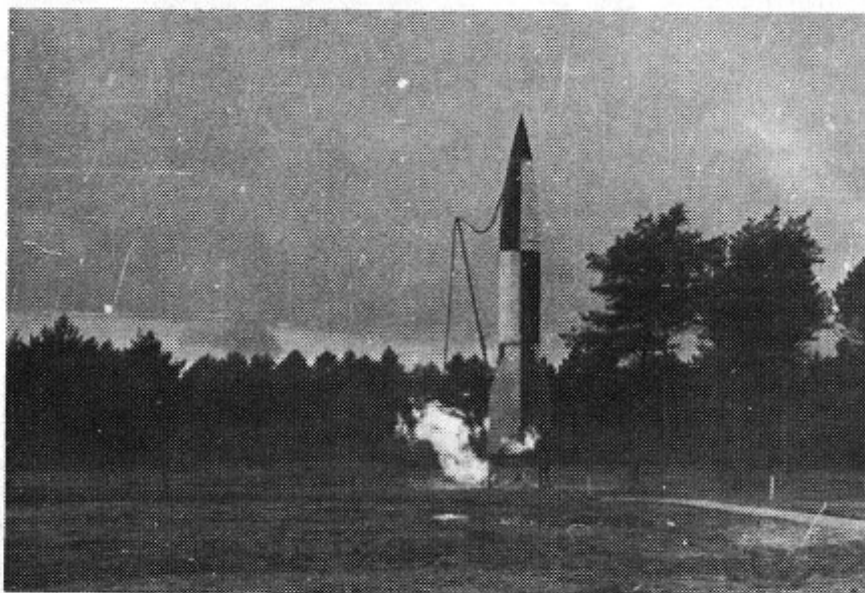




form gebouwd, wegen en spoorlijnen aangelegd en een proeftoren gemaakt van Baileybrugpanelen zodat de raket in verticale positie kon worden getest. Nog eens 2500 man van het Britse leger werden aan de operatie toegevoegd. Rondom de Noordzee moesten radarstations worden bemand om de afgevuurde raketten zoals in de oorlog te kunnen volgen.

Terwijl de Duitse raketten in camouflagekleuren beschilderd waren geweest, werden de testraketten met zwart/witte blokken beschilderd om ze beter te kunnen volgen en te filmen.

Begin oktober was alles gereed. De eerste lancering op 1 oktober werd een mislukking door een weigerende ontsteking; drie dagen later, op 4 oktober, lukte de lancering met deze raket echter wel. Intussen was er echter een andere raket gereedgemaakt en op 2 oktober vond de eerste geslaagde V2-lancering plaats. Op 15 oktober werd een derde raket gelanceerd in aanwezigheid van de pers en van waarnemers van het Franse, het Amerikaanse en het Russische leger. De raket voldeed uitstekend en landde praktisch op het gekozen doel. Deze lancering is later vele malen in de gehele wereld op het witte doek



vertoond. Ook vele foto's die de voorbereidingen tot het lanceren van een V2 tonen, zijn gemaakt bij de testen in Cuxhaven. Een rapport van 5 boekwerken met een instructiefilm werd in Cuxhaven geproduceerd.

Na de succesvolle lanceringen wilde het Britse team de Duitse wetenschapsmensen en de technici naar Engeland laten overbrengen om hun kennis en ervaring bij de ontwikkeling van de Engelse raketten te gebruiken. De Engelse vredesregering voelde echter helemaal niet voor een samenwerking met de vroegere vijand en de Amerikaanse

Links: Een gecamoufleerde V2 arriveert in Altenwalde (IWM). Onder: Een foto van kolonel Carter van de weigerende ontsteking bij de eerste lancering.

autoriteiten, die alleen maar als waarnemer en niet als deelnemer bij de lanceringen aanwezig waren geweest, namen het programma over. Zij boden het Duitse personeel contracten aan waarin zij toezegden dat hun familie hen na twaalf maanden kon volgen. En wanneer zij zich drie jaar goed gedroegen, zouden zij de Amerikaanse nationaliteit kunnen krijgen.

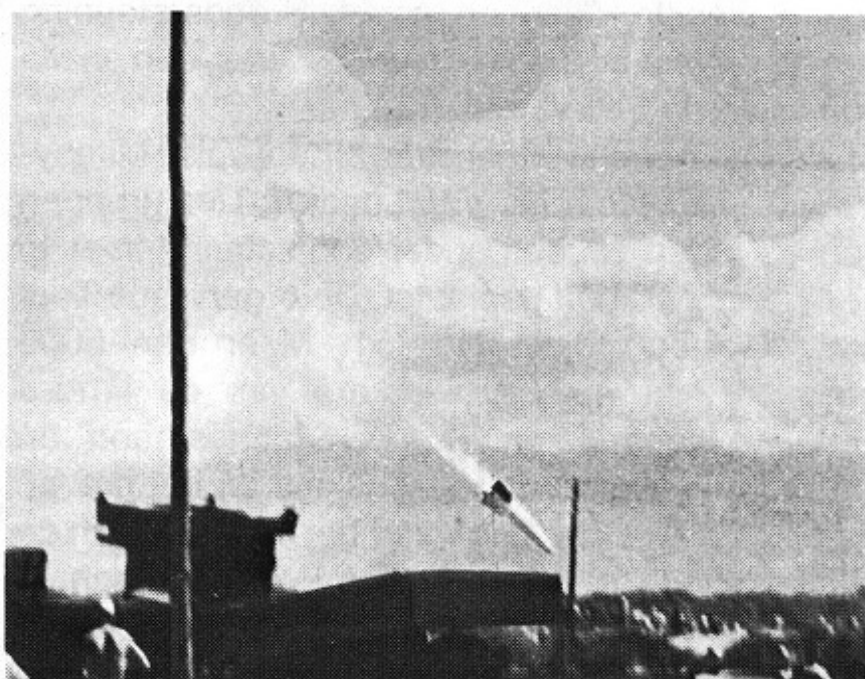
De eerste V2's arriveerden op de raketbasis White Sands in Arizona in de zomer van 1945.

Met de hulp van de Duitse wetenschapsmensen en von Braun werd de eerste V2 in maart 1946 in Arizona gelanceerd. Na twintig seconden stortte de raket neer. Op 17 december bereikte een raket een afstand van 114 mijl, een record dat pas vijf jaar later zou worden gebroken. Op 29 mei 1947 landde een raket in Mexico, gelukkig op een onbewoonde plaats. In totaal werden er 63 raketten gelanceerd, waarvan de laatste, op 22 augustus 1951, een recordafstand van 132 mijl bereikte. Twintig raketten waren tot dat moment neergestort.

In oktober 1974 bezochten wij de lanceerplaats in Altenwalde. Wij zochten natuurlijk naar een grote betonnen lanceerbaan en naar de controlebunker. Kolonel Carter had ons ongeveer de plaats van de lanceerinrichting aangegeven. Nadat wij het gebied tevergeefs hadden doorzocht, bracht een klein jongetje ons naar de plaats van de vroegere lanceerplaats. In het bos vonden wij de betonnen bunker die door kolonel Carter onbeschadigd was achtergelaten maar die later door de Duitse autoriteiten met weinig succes was opgeblazen. Vijftig meter vanaf de bunker in de richting van de zee waren jonge bomen geplant op de lanceerbaan, die blijkbaar was gesloopt. Alles wat wij konden terugvinden, waren kleine brokjes beton.



Linksboven: Betonsplinters is het enige wat nog terug te vinden is van de oude lanceerbaan. Links: De opgeblazen lanceercabine 50 meter verderop, begroeid en vervallen. Boven: Een V2, op 23 november 1946 door het Amerikaanse leger gelanceerd in White Sands, New Mexico (Associated Press). Onder: 7 november 1946 – een mislukte lancering van een V2. De V2 stortte acht kilometer van de lanceerplaats neer (Associated Press).





De V3

In mei 1943 had Albert Speer Hitler op de hoogte gebracht van experimenten die plaatsvonden om een lange-afstands-kanon met een gesegmenteerde loop te ontwikkelen en te beproeven.

Het principe van een lange-afstands-kanon was niet nieuw, maar bij eerdere proeven bleken de lopen niet bestand tegen de enorme hitte. Dit nieuwe kanon zou een gladde loop van bijna 100 meter lengte krijgen, terwijl een serie extra ontstekingskamers langs de loop gebruikt werd om een gevleugeld projectiel na het afvuren een steeds hogere snelheid te laten krijgen. Om vanuit Frankrijk Londen te bereiken, een afstand van bijna 160 kilometer, was een aanvangssnelheid van bijna 1500 meter per seconde nodig.

Hoewel de testresultaten nog niet overtuigend waren, wenste Hitler een maximale ondersteuning van dit project en, wat belangrijker was, een snelle bouw van de batterij zelf.

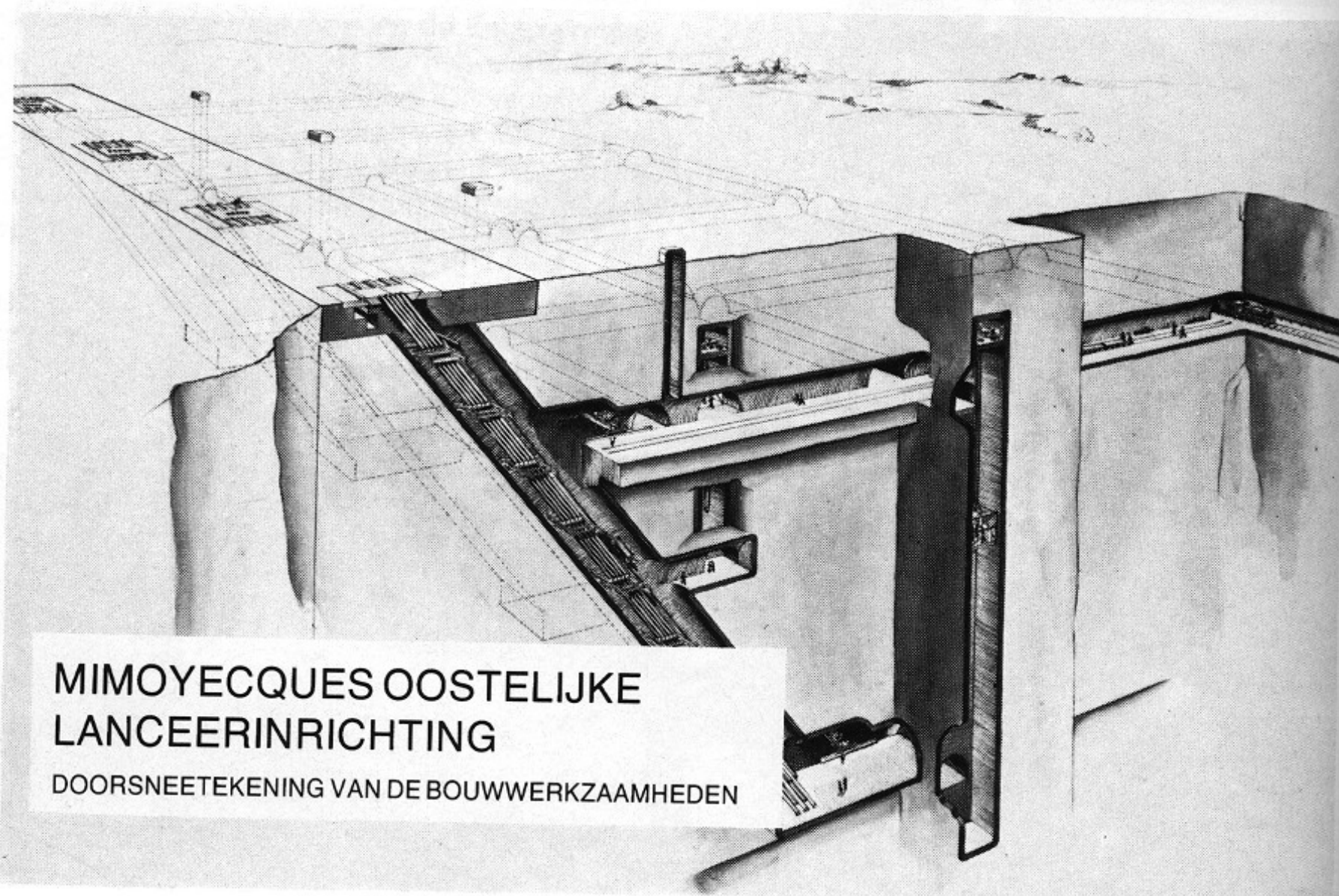
Er werd een plaats uitgekozen bij Marquise Mimoyecques, 150 kilometer van Londen. Tien groepen van vijf lopen zouden onder een schuine hoek in een helling worden geplaatst. De organisatie Todt noemde het project No. 51. Meer dan 5000 genisten met 430 mijnwerkers van de firma's Gute-Hoffnung-Hütte, Krupp, Mannesmann en United Steel werden ingeschakeld bij het graven van de tunnels. Op 18 september 1943 werden de luchtfotospecialisten van de R.A.F. in Medmenham achterdochtig bij het zien van de bekende spoorlijnen die duiden op nieuwe activiteiten op de helling

van een heuvel bij Marquise, tussen Calais en Boulogne. De spoorlijnen liepen naar twee parallel lopende tunnels. Luchtfoto's, genomen in oktober, toonden aan dat er schachten werden aangelegd die gecamoufleerd werden door hooibergen. In november 1943 werd de omgeving meteen gebombardeerd door de 9e Luchtvloot; luchtfoto's wezen uit dat het werk aan de westelijke tunnel werd gestaakt.

De tunnelwerkzaamheden aan de oostkant gingen

tijdens de winter gewoon door; intussen verliep de ontwikkeling van het 6 inch kaliber kanon en de projectielen niet zo gunstig en op een gegeven moment moesten de Duitsers in januari 1944 zelfs 20.000 projectielen afkeuren.

Uiteraard werden de werkzaamheden in Engeland in verband gebracht met de activiteit van de Duitsers op het gebied van de geheime wapens en bleef men de plaats geregeld bombarderen; op 19 en 26 maart werden er zelfs zeer zware bombarde-





menten uitgevoerd.

In mei konden de Duitsers de gevleugelde projectielen over een afstand van meer dan 80 kilometer afvuren en zij hoopten dat het 'Engeland'-kanon in juli gereed zou zijn. Zestig procent van de tunnels was al met beton versterkt, terwijl ook de munitie-bevoorradingsinstallatie op het punt stond te worden geïnstalleerd. Een betonnen dak van bijna 6 meter dik lag al op drie van de vijf kanonschachten op de top van de heuvel.

Op 6 juli 1944 kwamen de toestellen van het 617e Squadron onder leiding van kapitein-vlieger Ches-hire met hun 'Tallboy'-bommen. Zij plaatsten slechts één voltreffer op het betonnen dak op de heuvel en plaatsten vier bijna-treffers. Hierdoor stortten één van de schachten en een paar tunnels in.

De Duitsers hadden nu niet meer de gelegenheid de schade te herstellen en een maand later werd de batterij door de Geallieerden veroverd.

Dr. Barnes Wallis maakte deel uit van het team wetenschapsmensen en ingenieurs dat de installatie na de verovering bezocht.

In oktober werd Marquise Mimoyecques op de lijst gezet die door kolonel Sanders moest worden afgewerkt. Op 15 november kwam kolonel Sanders tot de conclusie dat zij meer hadden ontdekt dan zij hadden verwacht en in zijn rapport van 21 februari 1945 meldde hij dat de installatie betrekkelijk eenvoudig zou kunnen worden afgebouwd en dan tegen Engeland zou kunnen worden gebruikt. Zolang de installatie bleef bestaan, zou zij een potentiële bedreiging voor Engeland blijven vormen. Hij adviseerde om de installatie zo snel mogelijk te vernietigen.

Toen Winston Churchill zijn rapport las, zag hij ook in dat 'de installatie de meest verwoestende aanval op Londen had kunnen betekenen'.

De dreiging van de lanceerinstallatie werd door het Ministerie van Oorlog zeer serieus genomen en men bereidde de vernietiging voor. Het was duidelijk dat men de toestemming van de Fransen, geleid door generaal de Gaulle, nodig zou hebben en men nam contact op met het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Langdurige besprekingen volgden en twee maanden later, op 25 april, werd Churchill gewaarschuwd dat het niet erg aannemelijk was dat de Fransen ooit zouden toestaan de installatie te vernietigen. Men vroeg hem of het in het belang van Engeland niet beter zou zijn, eerst te handelen en daarna pas te praten. Churchill ging daarmee akkoord en op 9 mei werden door Britse genisten tien ton 250 kg bommen en Duitse explosieven in de tunnels geplaatst. De explosie was niet groot genoeg om de ingangen af te sluiten. Op 14 mei werd nog eens 25 ton explosieven aan beide kanten van de spoorwegtunnel tot ontploffing gebracht (zie kaart). De commissie die rapport uitbracht, deelde mee dat de ingangen geheel geblokkeerd waren en dat elke poging om de installatie te herstellen langer en moeilijker zou zijn dan een complete nieuwe installatie te bouwen.

Er was bijna 30 jaar verstreken sinds dat rapport werd geschreven toen de uitgever Mimoyecques in mei 1974 bezocht. De installatie was erg



Linksboven: Een van de lopen van de V3 die in Mimoyecques zou worden geïnstalleerd (IWM). Uiterst boven: De afvuurinrichting op de heuvel (kolonel Sanders). Boven: Dezelfde plaats in 1974, vernield door de Britse Genie. Onder: Het maanlandschap met de krater van een 'Tallboy'-bom aan de rand van het betonnen dak vlak voordat de installatie zou worden opgeblazen (IWM).

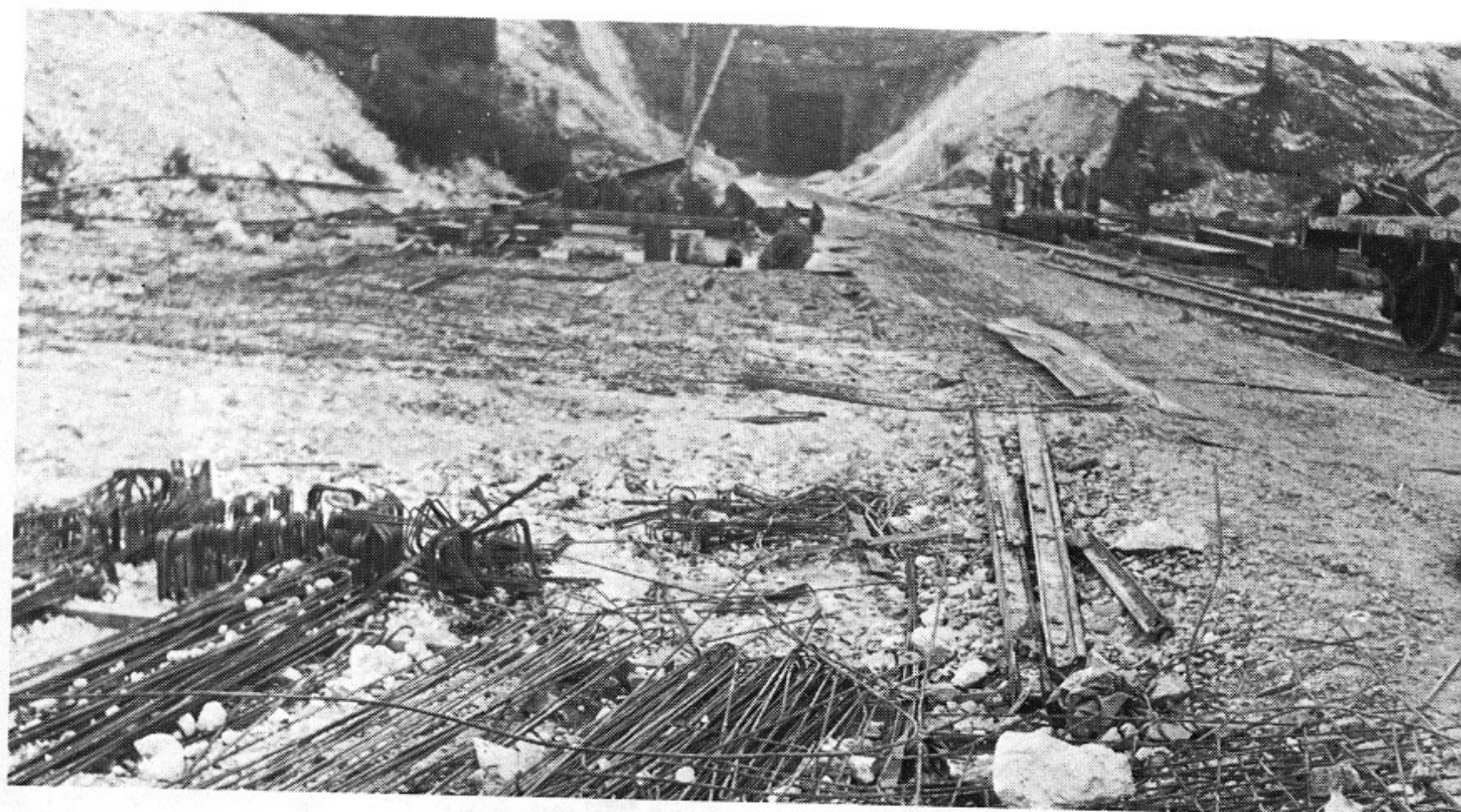


interessant temeer daar ons werd verteld dat een plaatselijke sportvereniging erin geslaagd was om toch binnen de installatie te komen.

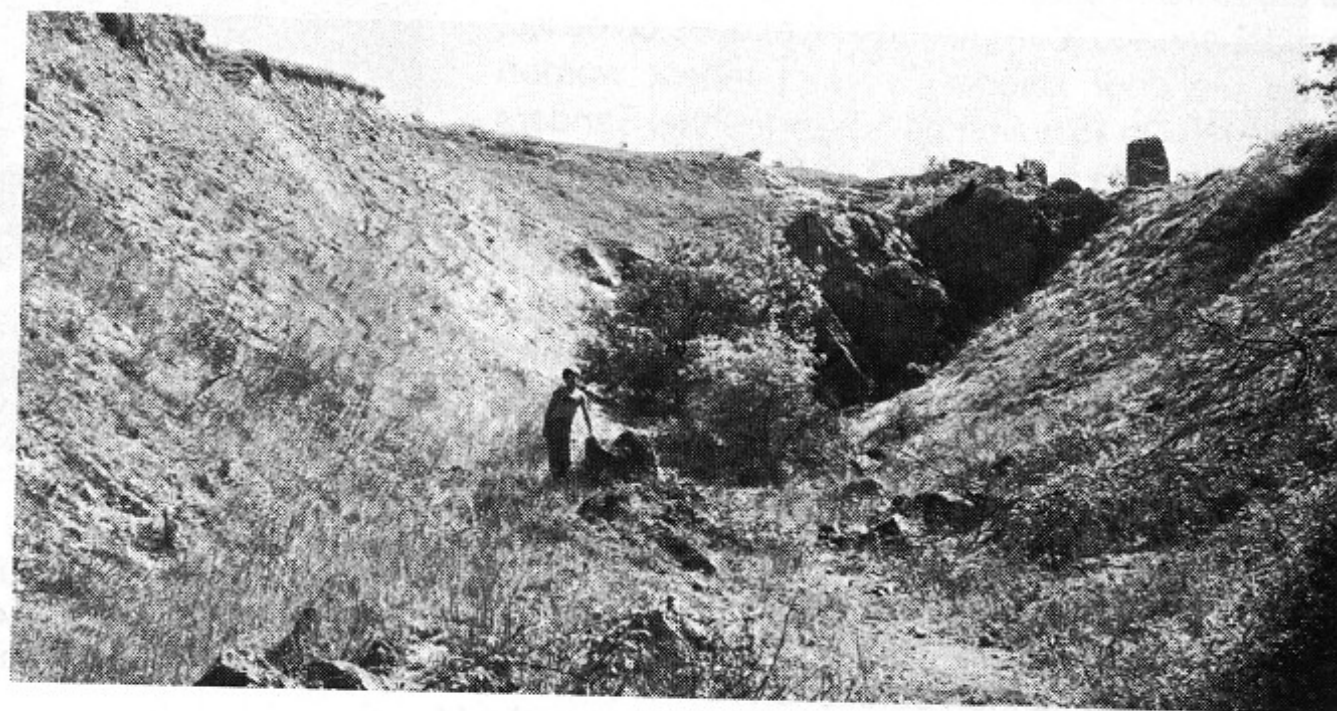
De top van de heuvel ziet er als een kraterachtig maanlandschap uit met de gigantische kraters van de 'Tallboy'-bommen en de brokstukken van het dikke betonnen dak. De meeste schade aan dit dak ontstond als gevolg van de vernielingen door de genisten. In de buurt van schacht C lagen een paar motorhelmen, rugzakken e.d. en diep beneden ons hoorden wij stemmen. Later op de dag spraken wij met de onderzoekers toen die weer boven de grond kwamen. Zij vertelden dat het mogelijk was om via een van de kanonschachten (de kanonnen werden nooit geïnstalleerd) ongeveer 30 meter naar beneden te klimmen tot aan de spoorwegtunnel.

De uitgang van de spoorwegtunnel aan de noordkant is volledig afgesloten, de zuidelijke ingang daarentegen, die ook door de genisten werd afgesloten, is weer opengebroken. Men kan ongeveer 100 meter in de tunnel komen - het is duidelijk dat dit is gebeurd nadat de genisten waren vertrokken.

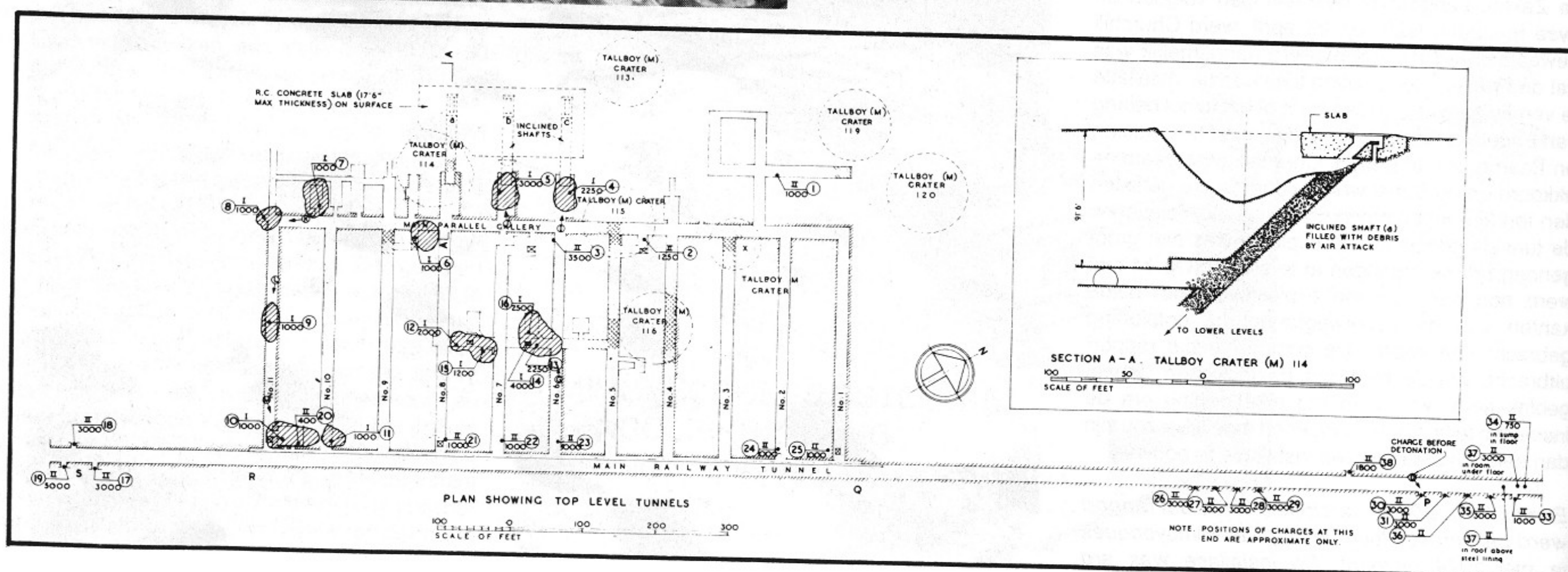
Alles wat er over is van het westelijke deel van de installatie is de uitgraving waar de spoorlijn de heuvel binnen moest gaan; na de eerste bombardementen werd deze plaats echter door de Duitsers verlaten. Van de opslagplaats in het bos, waar kolonel Sanders de 8 inch dikke stalen platen vond die de mondingen van de kanonnen in het betonnen dak moesten beschermen, konden wij niets meer terugvinden. In deze platen zaten vijf gaten met een diameter van 30 centimeter voor de kanonlopen. Dat zou alles geweest zijn wat men vanuit de lucht zou hebben kunnen zien wanneer de batterij zou zijn afgebouwd. De heer H. Henaux, directeur van de groeven van Hidre-quent, vertelde ons dat hij de platen na de oorlog had gekocht en dat die in de loop der jaren waren gebruikt voor zijn graafmachines in de marmergroeven.

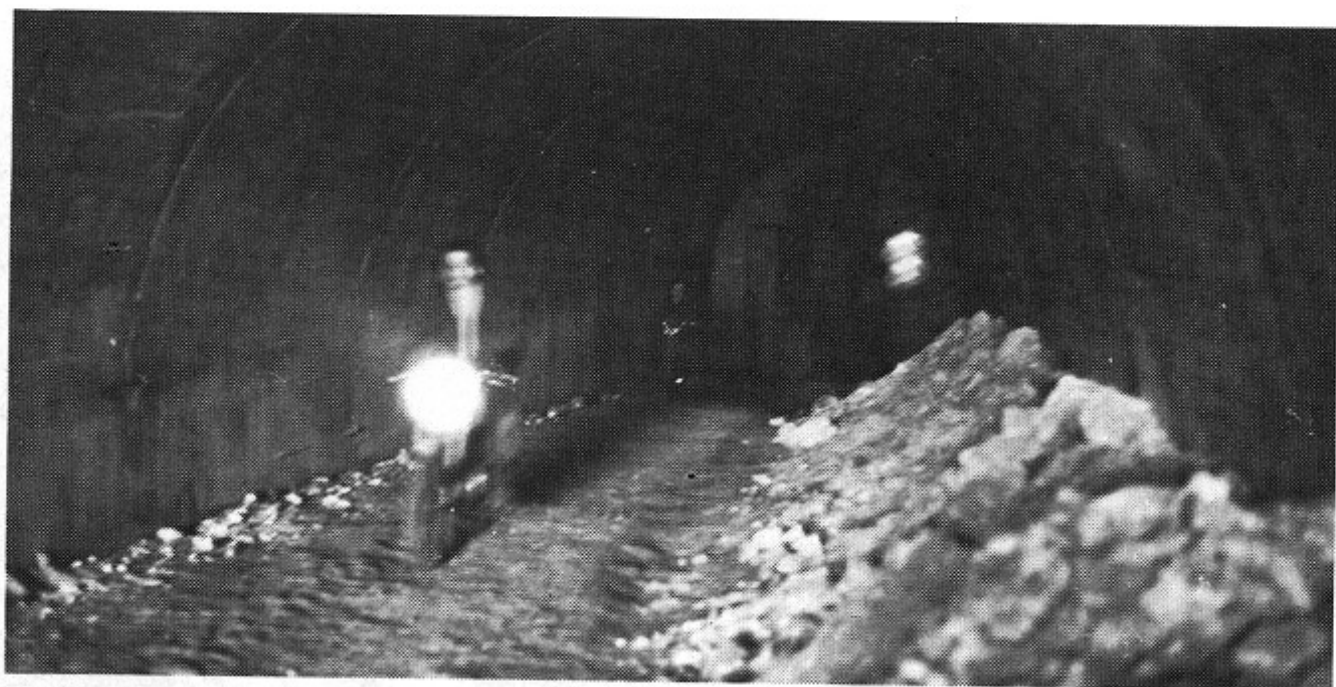


Uiterst boven: De noordelijke tunnelingang zoals die eruitzag toen kolonel Sanders de installatie bezocht. Boven: de explosie van 10 ton springstof op 14 mei 1945. Rook stijgt op uit de sleuven het beton en uit de zuidelijke tunnelingang (Royal Engineers).

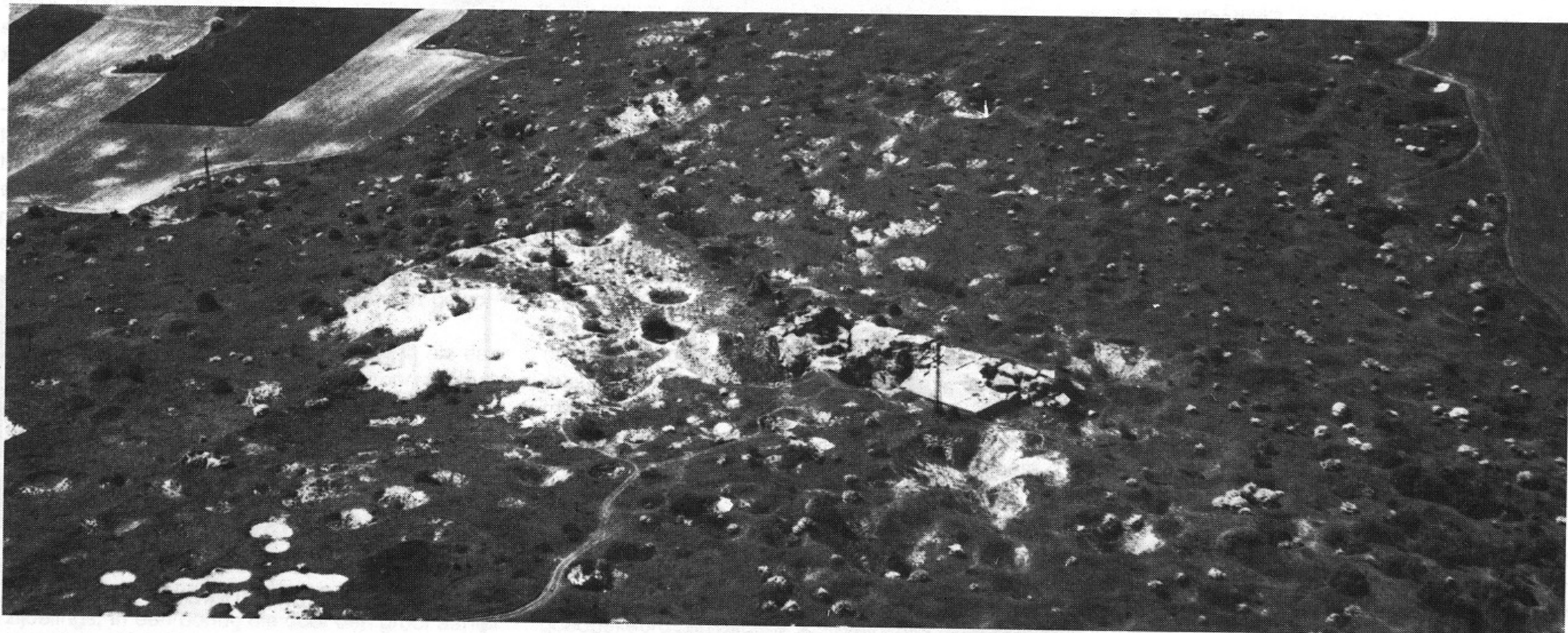


Links: Een genist bij de noordelijke tunnelingang na de tweede explosie op 14 mei. Boven: De zoon van de uitgever op dezelfde plaats in mei 1974. Onder: De overzichtskaart van de genie met de hoeveelheden en de plaatsen van de explosieven. Jongens uit de omgeving vertelden ons dat zij konden afdalen tot de spoorwegtunnel.





Links: Toeristen in de uitgraving voor de zuidelijke tunnelingang in 1974. Boven: Plaatselijke bromfietsenthousiasten razen graag met hun machines door de tunnels. Op de achtergrond de opengebroken bakstenen muur. Onder: De pokdalige heuvel in 1974.



'40~'45 TOEN & NU

De V4

Toen de eerste bemande versies van de V1 in geallieerde handen vielen, werden die al snel de V4 genoemd. Sturmbannführer Otto Skorzeny was persoonlijk belast met de ontwikkeling van deze wapens.

In 1944 werden speciale afdelingen van de Waffen-SS gevormd onder leiding van Skorzeny. Elke eenheid had een speciale taak met betrekking tot de verschillende vormen van oorlogvoering. Een van deze eenheden hield zich bezig met luchtmachtwapens en kwam met een plan voor een bemande V1, die door een piloot naar een doel kon worden gestuurd, waarna hij het toestel exact op het doel kon laten neerstorten.

Skorzeny belegde een vergadering met een aantal experts, onder wie de ontwerper van de V1, de heer Lusser. Na een vergadering die de hele nacht duurde, kwam men tot de conclusie dat het plan uitvoerbaar moest zijn. Eerst moest het Ministerie van Luchtvaart echter overtuigd worden, omdat zelfs Hitler niet geloofde dat een dergelijke opoffering van piloten in overeenstemming was met de Duitse mentaliteit.

De plannen werden gewijzigd en de piloot zou ongeveer 100 meter vanaf het doel uit zijn toestel worden gecatapulteerd om per parachute te landen. Dit plan werd door Hitler goedgekeurd toen

bleek dat de piloot een overlevingskans had.

Ten slotte kreeg Skorzeny wat hij nodig had om met het project te beginnen – drie ingenieurs en vijftien technici die de prototypes ontwierpen. Binnen tien dagen waren de eerste drie toestellen klaar. De eerste twee testvluchten mislukten waarbij de piloten ernstig gewond raakten. Hanna Reitsch, de legendarische Duitse pilote, vroeg of zij de derde machine mocht vliegen. De toestellen werden vanuit de lucht door Hell's gelanceerd en Skorzeny vertelde dat hij de zenuwen had toen Hanna Reitsch in de cockpit werd vastgesnoerd. De proefvlucht slaagde echter volledig; haar ervaring met snelle straalvliegtuigen, iets wat de eerste twee piloten niet hadden gehad, betekende het

behoud van het toestel.

Na dit succes werden door de kleine eenheid nog meer prototypes vervaardigd. Uiteindelijk kwam men tot de productie van inzetbare toestellen. Dertig mannen van Skorzeny's eenheid waren opgeleid tot piloot; zij werden aangevuld met 60 vrijwilligers van de luchtmacht. Alles wat men nodig had, was een toewijzing van vijf kubieke meter brandstof voor de training van elke man. Skorzeny vertelt: 'Het mag ongelooflijk lijken, maar het blijft een feit dat dit een belemmering vormde die wij nooit uit de weg hebben kunnen ruimen – wij kregen de benodigde brandstof niet.' Zo kwam een project tot einde dat de Japanse Kamikaze-tactiek in Europa had kunnen introduceren.

Engelse troepen inspecteren een buitgemaakte V4 in Tramm bij Danneberg (Keystone).



**'40~'45
TOEN & NU**

Grote Namen

Kapitein Douglas Fairbanks

Het verhaal hoe Douglas Fairbanks jr. bij de Tweede Wereldoorlog betrokken raakte, begon lang voordat Amerika zich in de strijd mengde. In de dertiger jaren bracht Douglas Fairbanks wanneer hij niet in Hollywood was, waar hij in 1923 als dertienjarige jongen aan een filmcarrière was begonnen met de film 'Stephen Steps Out', een groot gedeelte van zijn tijd door in Engeland. De relatie van zijn vader in het begin van de twintiger jaren met de Mountbattens, was in de

dertiger jaren uitgegroeid tot een intieme vriendschap met de jongere leden van de Engelse koninklijke familie. Zoals alle andere mensen hebben ook leden van een koninklijk huis een persoonlijke vriendenkring en Douglas werd door zijn persoonlijke kwaliteiten in die kring opgenomen. Zijn relatie met de mensen op dit niveau bevorderde zijn belangstelling voor het wereldgebeuren. Hij had veel over de hele wereld gereisd en kende door eigen ervaringen het leven in andere landen. Via een vroegere uitgever van de 'New York World' had hij een ontmoeting gehad met de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken, Cordell Hull, en in 1936 met Winston Churchill. Douglas Fairbanks kan zich niet goed herinneren wanneer hij voor het eerst met zijn semi-diplomatieke activiteiten begon. Voor de 'Anschluss' van Oostenrijk had hij gedineerd met de Oostenrijkse kanselier Schuschnigg, waarna hij een lang rapport aan het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken zond; hij ontmoette diverse malen graaf Ciano, de schoonzoon van Mussolini, en Von Ribbentrop, de Duitse ambassadeur in Londen. Verontrust door wat hij zag en hoorde over nazi-Duitsland werd hij een fervent tegenstander van de As-mogendheden en stuurde hij voortdurend rapporten van zijn bevindingen naar Amerika. Zoals Brian Connell, zijn biograaf, stelt: 'Hij nam de bevoorrechte positie in van een onafhankelijke beroemdheid, hij kon niet verdacht worden van

bijbedoelingen en bleek vaak de aangewezen tussenpersoon te zijn voor het overbrengen van standpunten die niet gemakkelijk op papier konden worden gezet. Slechts weinig mensen nemen zo'n positie in.'

Hij had de vaste overtuiging dat wanneer de twee Engelssprekende landen niet nauwer samenwerkten, zij niet in staat zouden zijn het hoofd te bieden aan de groeiende dreiging. In het begin van de oorlog legde hij daarom vooral de nadruk op de Engels-Amerikaanse betrekkingen. Fairbanks verkondigde deze overtuiging bij elke gelegenheid, in toespraken, brieven aan kranten en openbare discussies en zijn houding versterkte de mening bij veel van zijn landgenoten, ook al door zijn Engelse manier van spreken, dat hij zijn pro-Engelse houding veel te ver doorvoerde.

Een van de eerste tastbare voorbeelden van zijn groeiende diplomatieke activiteit was het bezoek aan de Verenigde Staten in mei en juni 1939 van koning George VI en koningin Elizabeth. Vanaf 1937 had Fairbanks al zijn overtuigingskracht bij de Hertog van Kent aangewend om een dergelijk bezoek te bewerkstelligen.

Tijdens de gebeurtenissen in München verdubbelde hij zijn inspanningen door de Hertog van Kent weer in te schakelen bij een lang gesprek met president Roosevelt over de Engels-Amerikaanse betrekkingen. Hij riep de hulp in van de auteur John Buchan (tevens hoofd van de Engelse geheime



**Reeds verschenen
nummers kunnen
nabesteld worden!!!**

Reeds verschenen:

- Nr. 1: Normandië
- Nr. 2: De slag om Arnhem
- Nr. 3: De Roerdommen
- Nr. 4: De slag
in de Ardennen
- Nr. 5: Dieppe

Zie pagina 53

**Een oorlog van
een week!**

**De meidagen van
1940 herleven door
het sfeerdocument:**

Mei 1940 f 9,75

Zie pagina 53

Boven: Luitenant Fairbanks met zijn verbindingsofficier J. Watson tijdens de landingen in Zuid-Frankrijk (US Navy). Onder: Op de brug van een Amerikaanse PT-boot die al drie Duitse schepen tot zinken heeft gebracht op weg naar het eiland Vis voor de Dalmatische kust (Fairbanks verzameling).



Douglas Fairbanks wordt hier op 5 augustus 1941 tijdens zijn missie naar Latijns Amerika verwelkomd door Getulio Vargas, president van Brazilië.

dienst tussen de twee wereldoorlogen) die het koninklijk bezoek ook adviseerde aan de Engelse regering. Na het élatante succes van het koninklijk bezoek schreef John Buchan aan Douglas Fairbanks: 'Het moet je goed gedaan hebben om te zien hoe jouw plannen werkelijkheid zijn geworden!'

In 1940 was Douglas berucht geworden als een van de mensen die het meest aandrong op hulp van Amerika aan Engeland en op het aan geallieerde zijde deelnemen aan de oorlog. Hij gebruikte zijn eigen medium, het filmdoek, als een middel om de boodschap uit te dragen die hij zo onvermoeibaar propageerde. Hij trachtte films te maken met een pro-Engelse of 'internationale' inslag. Dat was een verre van eenvoudige aangelegenheid. Het idee om partij te kiezen, ook al was dat dan maar zijdelings, in een oorlog die door een groot aantal Amerikanen op dat moment nog werd beschouwd als iets waarmee zij niets te maken hadden, sprak niet erg aan bij producers die alleen maar 'kassuccessen' wilden maken. Hij maakte drie films op deze basis: *Gunga Din*, *The Sun Never Sets* en *Rulers of the Sea*. Vanwege zijn toespelingen op de fascistische in de film *Safari*, verbood Mussolini al zijn films in Italië en werden er in Amerika demonstraties en boycotacties gehouden. Fairbanks was de eerste belangrijke acteur die openlijk partij koos en stelde dat dit wel degelijk de oorlog van Amerika was.

Douglas Fairbanks was met onder andere David Niven (Zie Toen & Nu no. 4) aan het vissen bij Los Angeles toen hij de oorlogsverklaring van Neville Chamberlain hoorde.

Gedurende de twee volgende jaren, tot het moment dat ook Amerika bij de oorlog betrokken raakte, vocht Douglas Fairbanks zijn slag om Amerika uit, zoals hij zijn gevecht noemde.

Uit eigen zak financierde hij drie herstellingsoorden in Engeland. Die werden de 'Douglas Hospitalen' genoemd ter ere van zijn financiële steun die hij drie jaar lang verleende totdat het Rode Kruis ze tot het einde van de oorlog overnam.

Een andere activiteit van hem was zijn grote aandeel in de oprichting van het 'Frans-Britse Oorlogsondersteuningsfonds' in Californië waarvoor het geld in de filmwereld werd vergaard.

Daarna werkte hij samen met professor James T. Shotwell, directeur van de Universiteit van Columbia, een plan uit waarover hij al lang had nagedacht, namelijk het instellen van een symbolisch ereburgerschap tussen Engeland en de Verenigde Staten. De president zegde hem toe dat zijn plan zou worden bestudeerd. Hij besprak het plan met de Britse ambassadeur en een kopie ervan werd naar Engeland gestuurd. Uiteindelijk moest het plan worden uitgesteld door de Duitse inval in Frankrijk, alhoewel Winston Churchill dit idee een paar weken later in een iets andere vorm lanceerde

voor Frankrijk en Engeland.

Een van de Amerikaanse organisaties die Engeland, dat op dat moment alleen bij de oorlog was betrokken, trachtten te helpen, heette 'Het comité om Amerika te beschermen door Hulp aan de Geallieerden'. Douglas Fairbanks werd uitgenodigd om een van de leidende mannen in deze organisatie te worden. Dit was het gevolg van zijn relaties in Washington, het Witte Huis en het ministerie van Buitenlandse Zaken. 1940 was het jaar van de presidentsverkiezingen en president Roosevelt, die Engeland wel wilde helpen, moest vechten tegen zijn politieke tegenstanders en zelfs tegen een aantal van zijn eigen aanhangers die tegenstanders waren van Amerikaanse inmenging in de oorlog. De openhartige, maar impopulaire houding van Fairbanks werd door de president goedgekeurd en tijdens de volgende moeilijke jaren bleef hij vertrouwen in Fairbanks stellen en ontving hij hem altijd gastvrij.

Als regelmatige logé van de president hield Dou-

glas hem in het Witte Huis op de hoogte van zijn inspanningen voor zijn campagne voor hulp aan de Geallieerden.

De voornaamste reden dat de president hem mocht en dat hij ook op goede voet stond met de Britse Koninklijke familie was waarschijnlijk dat hij nooit persoonlijk voordeel trachtte te behalen uit die contacten.

Tijdens de volgende maanden was hij voortdurend bezig de Amerikaanse publieke opinie te wijzigen inzake de steun aan Engeland. Langzamerhand werden de isolationisten overvleugeld en werd de president in staat gesteld stap voor stap steunmaatregelen te nemen: vliegtuigen, wapens, onderzeebootjagers, de Leen- en Pachtwet en patrouilleboten bij de Atlantische konvooien.

De Engelse minister van Voorlichting vroeg Fairbanks een aantal transatlantische radiouitzendingen voor de B.B.C. te verzorgen. Onder de vele dankbrieven die hij van luisteraars kreeg, was er ook een van David Niven, die op dat moment in Londen verbleef – 'Je toespraak was perfect, iedereen luisterde en de kranten namen hem volledig over. Ben al zes weken in Londen – boem, boem!'

De pers begon Fairbanks nu aan te vallen over het feit dat hij Amerika zo graag in de oorlog wilde betrekken zonder dat hij zelf ook maar aanstalten maakte om dienst te nemen. In werkelijkheid had hij zich een jaar eerder al aangemeld bij de Canadese Marine maar toen het ministerie van Binnenlandse Zaken dit ter ore kwam, had men hem officieel bericht gestuurd dat hij het isolationistisch ingestelde land een grotere dienst zou bewijzen als hij door zou gaan met het uitdragen van zijn pro-geallieerde houding. Hij was de enige belangrijke filmpersoonlijkheid die zijn eigen filmcarrière in de waagschaal had gesteld door voor deze zaak te strijden. In augustus 1940 meldde hij zich bij de Amerikaanse marine in San Diego; hij wachtte nog steeds op de uitslag toen hij in april 1941 door het ministerie van Buitenlandse Zaken werd aangezocht om verschillende Zuidamerikaanse landen te bezoeken waar een wat pro-fascistische houding werd geconstateerd, met name bij de welgestelde jongeren in die landen. Men meende dat Fairbanks door zijn persoonlijkheid en zijn beroemdheid als

Koning George VI schudt hier de hand van Douglas Fairbanks tijdens een inspectiereis op de USS Washington in Scapa Flow (IWM).



filmster met succes zou kunnen worden ingezet om die tendens de kop in te drukken. Kort voordat hij naar Zuid-Amerika vertrok, kreeg hij op 10 april 1941 zijn aanstelling als onderluitenant bij de Amerikaanse marine.

Hij ging als persoonlijk afgezant van de president naar Zuid-Amerika. Hij moest de regeringshoofden in de verschillende landen polsen over een aantal zaken die niet via de normale diplomatieke kanalen konden worden afgehandeld, zoals bases voor de Amerikaanse strijdkrachten, de tegenmaatregelen tegen de vloed van nazi-propaganda, het aantal kranten dat door de nazi's werd gecontroleerd, enz. enz. Tijdens zijn tournee van negen weken hield hij vijftientig toespraken in het Spaans, zeven in het Portugees en vijftientig in het Engels. Bij zijn succesvolle terugkeer in Amerika organiseerde het ministerie van Binnenlandse Zaken voor heel Amerika een radioreportage over zijn ervaringen, waarin hij gewag maakte van de gevaren die er aan de Latijns-Amerikaanse situatie waren verbonden. Uiteraard werden de ware redenen voor zijn bezoeken niet onthuld – voor het publiek had hij een 'goodwill'-reis gemaakt – een feit dat op de pers erg weinig indruk had gemaakt. Een krant gaf zelfs als commentaar: 'Wat zijn bijvoorbeeld de plannen van het Witte Huis voor de Marx Brothers?' De president schreef hem echter: 'Beste Douglas, van alle kanten hoor ik niets dan lof over de manier waarop jij je reis hebt gemaakt en ik ben ervan overtuigd dat jouw reis resultaten zal opleveren.' Vlak voordat Douglas Fairbanks in actieve dienst ging, had hij de gelegenheid om Lord Louis Mountbatten, net terug van zijn avonturen met de torpedojager Kelly en naar Amerika gekomen om het commando over het vliegdekschip de *Illustrious* over te nemen, bij hem thuis in Hollywood uit te nodigen. Tijdens dat verblijf van Mountbatten en zijn vrouw bij Fairbanks arriveerde er een telegram van Winston Churchill, waarin Mountbatten werd teruggeroepen om het commando van de Gecombineerde Operaties op zich te nemen.

In oktober 1941 kwam Douglas Fairbanks in Charlestown bij de marine in actieve dienst. De beroepsofficieren toonden zich uiterst vijandig tegenover de kersverse luitenant. Het moest toch duidelijk zijn dat deze beroemde filmheld, die door zijn activiteiten voortdurend de voorpagina's had gehaald, alleen maar uit egoïstische motieven dienst had genomen. Deze bekrompen houding bleek tijdens de eerste reis van de torpedojager USS *Ludlow* naar het slagschip de *Mississippi* in IJsland. Hij kreeg extra wachtbeurten en werd ingekwartierd in de onderofficiersmess. Daar kwam nog bij dat zijn aankomst in IJsland met grote koppen in de Amerikaanse kranten werd verslagen, waardoor de reacties van de oudere officieren nog scherper werden; een kapitein vroeg hem zelfs of hij een persagent had gehuurd!

De bemanningen van de Amerikaanse Atlantische vloot voelden zich erg verloren omdat zij al vier of vijf maanden een oorlog aan het vechten waren die voor hen eigenlijk nog geen oorlog was, tot het moment van de aanval op Pearl Harbour in december, toen het ook daadwerkelijk hun oorlog werd. Fairbanks, die tweede verbindingsofficier was, kreeg vlak na Pearl Harbour een bericht door van het Britse vlaggeschip: 'Welkom op het feest'. De USS *Mississippi* keerde terug naar Norfolk in Virginia op haar reis naar de Stille Oceaan – in Norfolk werd Fairbanks overgeplaatst naar de Marine-inlichtingendienst. Toen zijn overplaatsing een kritische senator ter ore kwam, vroeg die aan de staatssecretaris van Marine of Fairbanks soms werd beschermd door hem een baantje aan de wal te geven. Fairbanks was ontzet; hij wilde immers anoniem aan de oorlog deelnemen. Het Bureau voor Marinepersoneel deelde hem echter mee dat men met zijn verblijf aan wal toch wel in de maag zat en hij werd direct weer overgeplaatst.

Na drie weken mijnenvegen en jagen op onderzeeërs voor Staten Island bij de haven van New York werd hij overgeplaatst naar Europa, waar hij terecht kwam op het vlaggeschip de USS *Washington* in Scapa Flow, dat de noordelijke zeewegen bij



Op 17 april 1943 slaan Douglas Fairbanks en luitenant ter zee 3e klasse Stephen McNichols (later gouverneur van Colorado) van de Amerikaanse Kustwacht landingsmanoeuvres gade.

Noorwegen en IJsland bewaakte. Hij merkte dat zijn aanwezigheid nog steeds met enige argwaan werd bekeken ondanks de vele vrijwillige diensten die hij op zich nam om zijn oprechtheid te bewijzen. Hij was als speciale waarnemer op het vliegdekschip de USS *Wasp* gedetacheerd toen dat in mei 1942 de dramatische tocht naar de Middellandse Zee maakte met Spitfires voor Malta. (Zie Toen & Nu, nr. 10.) In juni werd hij na zijn bevordering tot luitenant overgeplaatst naar de kruiser *Wichita* die meevoer met konvooi PQ 17 naar Moermansk in Rusland. Drieëntwintig van de vierendertig koopvaardij schepen werden tot zinken gebracht.

Na terugkeer van zijn detachering op de USS *Washington* bracht hij een officieel verslag uit van beide operaties. Vanuit Washington kwam een sarcastisch bericht over zijn deelname aan deze operaties: 'Het zou voor beroemdheden als Fairbanks het beste zijn dat zij of ernstig gewond raken of sneuvelen, omdat dat zou bewijzen dat de marine niemand de hand boven het hoofd houdt!' In juli bood de Amerikaanse chef-staf Lord Mountbatten Amerikaanse officieren aan voor de afdeling Gecombineerde Operaties die hij in de voorgaande zes maanden had opgebouwd. Een van de eerste officieren die hij graag wilde hebben, was luitenant Fairbanks, die, nadat hij zogenaamd was overgeplaatst naar het Londense hoofdkwartier van de Amerikaanse marine, werd toegevoegd aan het onderdeel Chemische Oorlogvoering en Misluiding, behorende tot de afdeling Gecombineerde Operaties. Hun opdracht was, wegen te vinden om de vijand te misleiden omtrent de plaats waar de invasie in Europa zou gaan plaatsvinden. Mountbatten wilde dat Fairbanks deze afdeling hielp oprichten en daarna als verbindingsofficier met de

Amerikanen zou fungeren. Fairbanks voornaamste bijdrage was zijn kennis over geluidseffecten, camouflage en misleiding, die hij in de filmwereld had opgedaan. Namaakparachutisten waren ook een idee van hem. Hij nam deel aan de aanval op Dieppe, waarbij hij op de flank een schijnaanval uitvoerde vanuit zee.

Hij voerde met de landingsvaartuigen van de HMS *Tormentor* verschillende prikacties uit op de vijandelijke kust. Fairbanks was de enige Amerikaan die in die tijd operationeel samenwerkte met de commando's en die het bevel over een Brits vaartuig had.

Eind 1942 keerde Fairbanks terug naar de Verenigde Staten, waar hij admiraal Hewitt, commandant van Amerikaanse amfibievaartuigen, verslag uitbracht. Het werd zijn taak om eenheden te formeren en te trainen in alle tactieken die door de afdeling Gecombineerde Operaties waren ontwikkeld. In korte tijd beschikte de eenheid over meer dan vierhonderd soldaten en zeventig officieren. Eind mei 1943 werd de eenheid naar Algiers overgeplaatst, waar luitenant Fairbanks optrad als officier voor speciale acties en als verbindingsofficier met het Engelse leger, dat tijdens de gevechten in Noord-Afrika verschillende schijnaanvallen had uitgevoerd.

Nadat Noord-Afrika in geallieerde handen was, lag de nadruk van het geallieerde misleidingsplan op het overtuigen van de vijand dat de volgende invasie eerder op Sardinië dan op Sicilië zou plaatsvinden; eerder in Griekenland dan in Italië en eerder in de Balkan dan in Zuid-Frankrijk.

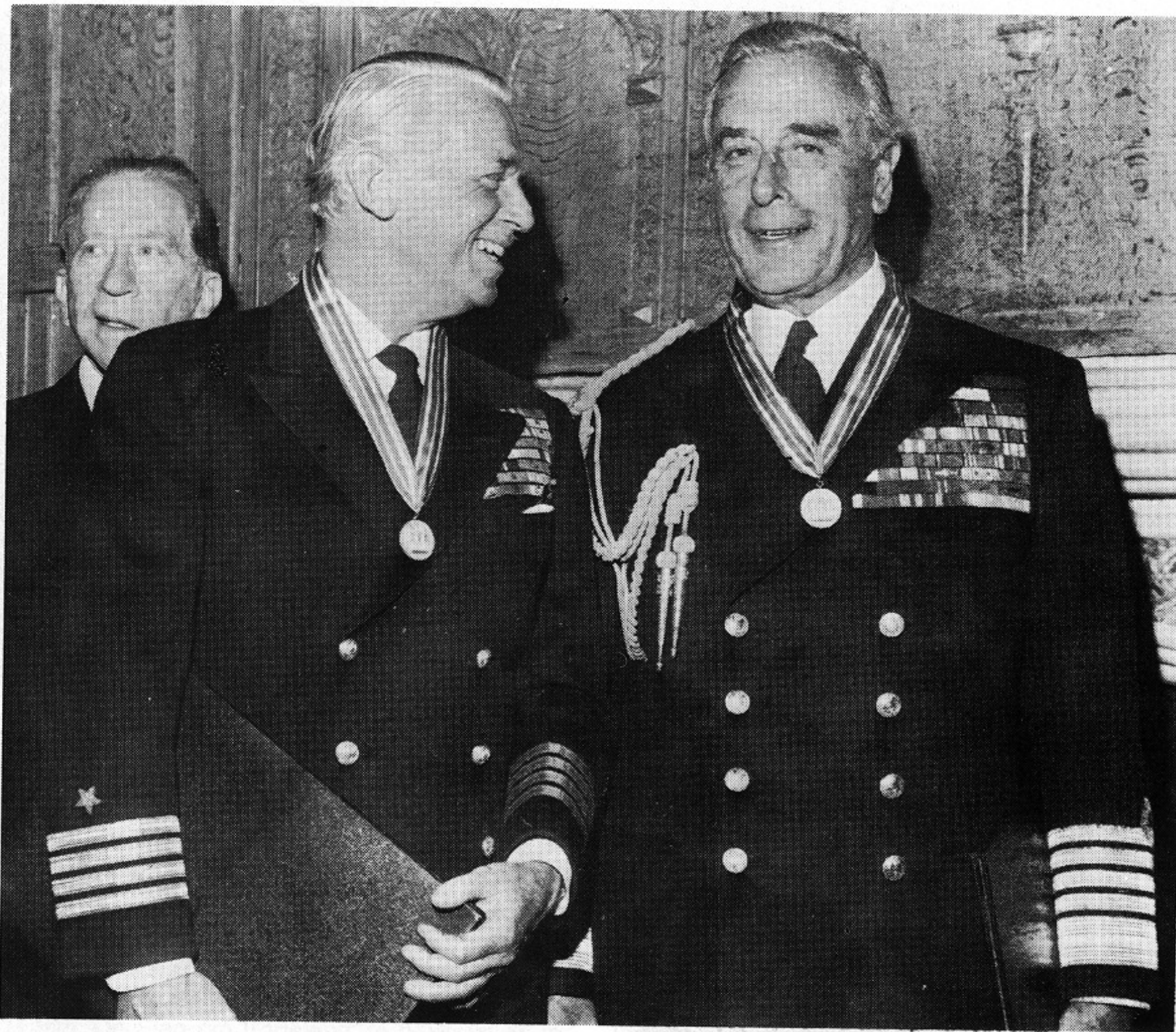
Tijdens de landingen op Sicilië was Fairbanks gestationeerd op het vlaggeschip de *Monrovia* van admiraal Hewitt. Hij ging aan land met de derde golf

infanterie, ontweek de wirwar van landingsvaartuigen en landde op een verlaten stuk strand. Nadat hij naar de strandcommandant was gelopen, die hem fanatiek had toegezwaaid, merkte hij dat hij dwars door een niet-gemarkeerd mijnenveld was gelopen.

Na de operatie bij Salerno nam luitenant Fairbanks deel aan een aantal verrassingslandingen in Italië. Een van bovengenoemde landingen vond plaats in Civitavecchia, ongeveer 80 kilometer achter de vijandelijke linies. Hierna kwam hij met het idee het eiland Ventotene te veroveren. De aanvalsgroep bestond uit twee zes Amerikaanse P.T.-boten, acht Britse M.T.B.'s, een paar Britse M.L.'s en de Amerikaanse torpedobootjager Knight. Men nam aan dat de Italianen zich zonder tegenstand zouden overgeven maar toen de commandant, kapitein C. L. Andrews, Fairbanks en nog drie anderen landden, bleek dat het eiland werd verdedigd door vierhonderd Duitsers. Terwijl kapitein Andrews terugging om versterkingen te halen, vond er 's nachts een hevig vuurgevecht plaats; tegelijkertijd probeerde het kleine groepje mannen de Duitsers met rookgordijnen, luidsprekers en lichtkogels te misleiden over de sterkte van hun groep, totdat de versterkingen arriveerden en het eiland werd gezuiverd.

Het volgende eiland was Capri; de Duitsers gaven zich hier op 12 september over zonder een schot te lossen. Kapitein Andrews en luitenant Fairbanks gingen hier samen aan land. Vanuit hun nieuwe basis voerden zij een aantal verrassingsaanvallen uit, waarbij zij onder andere een Italiaanse admiraal gevangennamen. Voor deze operaties werd Fairbanks de Silver Star toegekend.

Ook werden er in de Adriatische Zee, samen met Engelse commando's en eenheden van de afdeling Gecombineerde Operaties, acties uitgevoerd om de Joegoslavische partizanen te ondersteunen. Fairbanks was inmiddels commandant geworden. Er volgde een landing op Corsica, waar een basis werd gevestigd voor de sprong naar Elba met de Franse troepen onder leiding van generaal de Lattre de Tassigny. Voor zijn aandeel tijdens deze actie kreeg Fairbanks het Croix de Guerre. De invasie in Zuid-Frankrijk maakte een ingewikkeld misleidingsplan nodig, waarbij de kennis van Fairbanks van het gebied door zijn bezoeken aan die streek voor de oorlog uitstekend van pas kwam. Fairbanks bracht met zijn kanonneerboot Aphis en zeventien andere vaartuigen Franse troepen aan land tussen Nice en Cannes. Deze troepen moesten de verbindingsweg naar Italië afsluiten. Hierna voeren de vaartuigen snel terug naar de hoofd-



In gezelschap van zijn ex-commandant, admiraal van de vloot, Mountbatten, kreeg Douglas Fairbanks op 20 oktober 1966 tijdens een veteranenbijeenkomst een hoge onderscheiding.

macht, die schijnaanvallen bij Toulon en Marseille uitvoerde. Ook werden zware luchtaanvallen gesimuleerd. Dit gebeurde door slechts drie vliegtuigen, die echter een intens, goed voorbereid radioverkeer onderhielden alsof het een aanval van 3 squadrons betrof. Zij meldten zware luchtgevechten en strooiden metaalstrips uit; dit alles overtuigde de Duitsers ervan dat er een grote luchtvloot boven het gebied opereerde. Namaakparachutisten en een groot aantal vuurpijlen brachten de Duitse verdediging in rep en roer.

Fairbanks kreeg voor zijn aandeel in de actie het Kruis van Verdienste met gesp van de Fransen. De beschrijving bij deze onderscheiding:

'Nadat hij om 05.40 uur een oproep had ontvangen van een eenheid die onder vuur werd genomen door twee vijandelijke schepen, keerde luitenant

Fairbanks onmiddellijk terug naar de bedreigde eenheid en opende hij om 06.10 uur het vuur op de vijand vanaf een afstand van 10 kilometer. Hij gaf de ML's opdracht de kanonneerboten in de rug te dekken en naderde de vijand tot op 4 kilometer. Men kwam tot de ontdekking dat de vijand de beschikking had over twee torpedobootjagers, de een was een Italiaanse boot (de Capriolo) en de andere was een groot omgebouwd jacht (de Kemal Allah); ze waren voorzien van radargeleide 4.7 inch kanonnen en konden een snelheid van 30 knopen maken. Nadat hij geen stroom meer had, zijn antennes waren weggeschoten, zijn batterijen niet meer werkten door de hitte en de overbelasting, zijn eigen snelheid was teruggevallen tot elf knopen en de Duitse granaten steeds dichter bij zijn schip ontploften, slaagde Fairbanks er ten slotte in zijn eenheid met behulp van een rookscherm los te maken van de vijand. Op dat moment arriveerde de gewaarschuwde USS Endicot op het strijdtoneel. Nadat de eenheid van luitenant Fairbanks nogmaals de vijand aanviel, slaagde hij erin twee voltreffers te plaatsen op de superieure Duitse schepen, waardoor zij niet meer konden ontsnappen. Om 07.40 uur werden de beide schepen na een hevig vuurgevecht tot zinken gebracht.

Ongeveer 45 vijandelijke soldaten sneuvelden; 120 overlevenden werden aan boord genomen. De geallieerde schepen waren licht beschadigd maar er was geen enkele geallieerde soldaat gesneuveld.

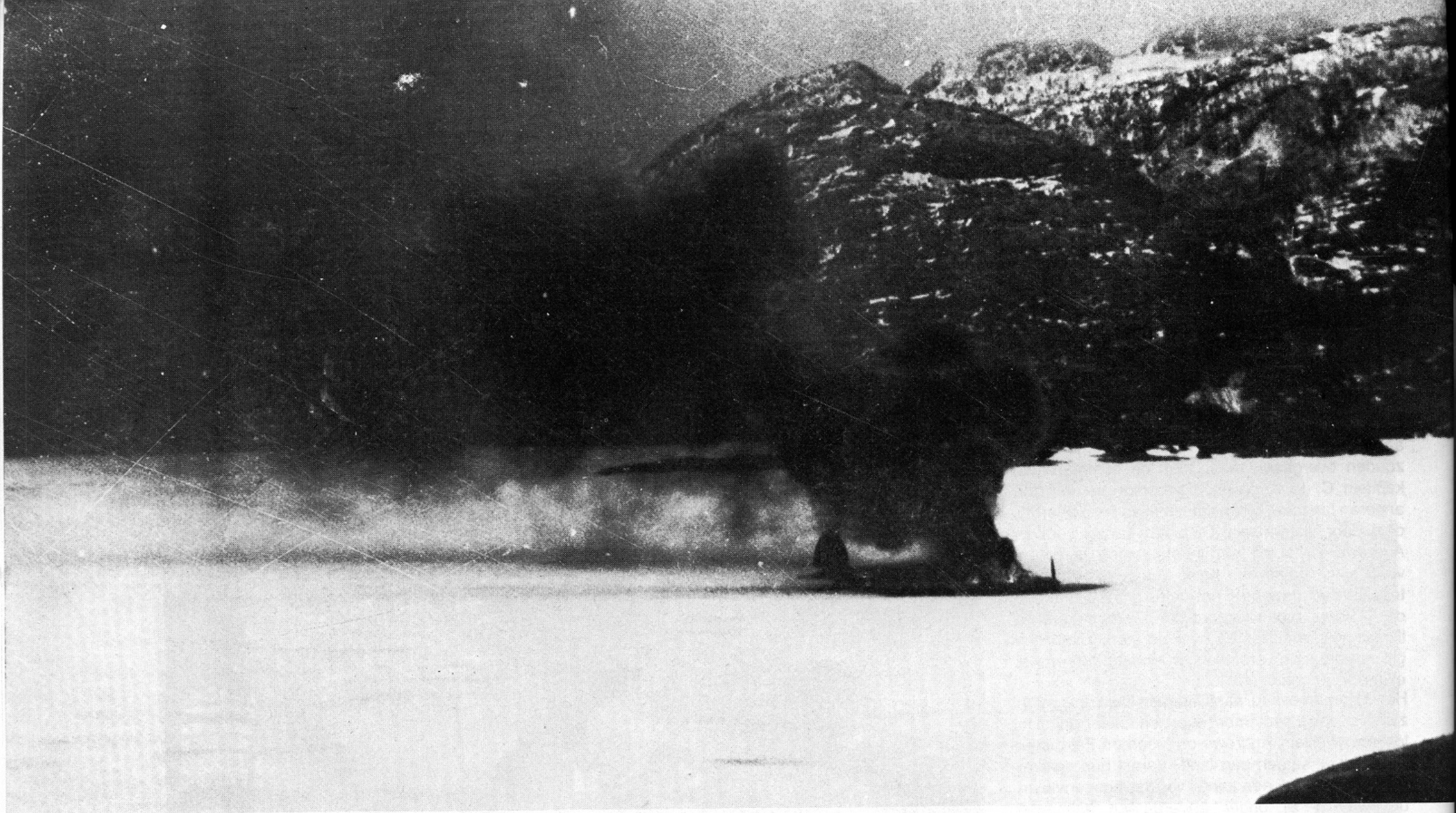
Volgens de rapporten was het succes van de actie voor een belangrijk deel te danken aan de tactiek en het optreden van de buitengewoon moedige luitenant Fairbanks.

Voor zijn aandeel in de acties voor de Italiaanse kust kreeg hij het Engelse Distinguished Service Cross en tevens het Franse Légion d'Honneur en het Croix de Guerre voor de acties in Zuid-Frankrijk.

Na deze laatste actie werd Fairbanks in augustus 1944 naar Washington teruggeroepen, waar hij werd opgenomen in de staf van de marine op de afdeling Strategische Plannen.

Lord Halifax, de Engelse ambassadeur in Washington, speldt Douglas Fairbanks hier de Engelse D.S.C.-onderscheiding op voor zijn aandeel in de landingen in Frankrijk (US Navy).





'40~'45 TOEN & NU

Wrakkenberging

Een Heinkel He 111E in Noorwegen

Peter Cornish, voorzitter van de Engelse Onderwaterclub in Oost-Engeland, die de leiding had over het team dat de XE8 lichtte (zie Toen & Nu, no. 2), bracht in augustus 1974 een bezoek aan Noorwegen om een Heinkel 111E te bergen voor het Engelse oorlogsmuseum.

Men nam aan dat de Heinkel een testvlucht had gemaakt nadat zij provisorisch was gerepareerd na een luchtgevecht en dat zij op weg was naar de pas veroverde basis in Orland bij Trondheim tijdens de Duitse aanval op Noorwegen in 1940. Op 26 april schoot er boven het Storfvatnetmeer een ophangsteun los van een van de motoren, waardoor de motor, die het maximum aantal toeren draaide, een olieleiding kapotrukte. Aangezien een Heinkel 111 niet op één motor kan vliegen, maakte de piloot met ingetrokken landingsgestel een noodlanding op het bevroren meer. De Duitsers probeerden het toestel te bergen maar toen de Noren op 1 mei capituleerden, moesten zij hebben besloten het toestel niet te bergen want nadat zij alle apparatuur uit het vliegtuig hadden verwijderd, staken zij het vliegtuig in brand met de brandstof uit de tanks.

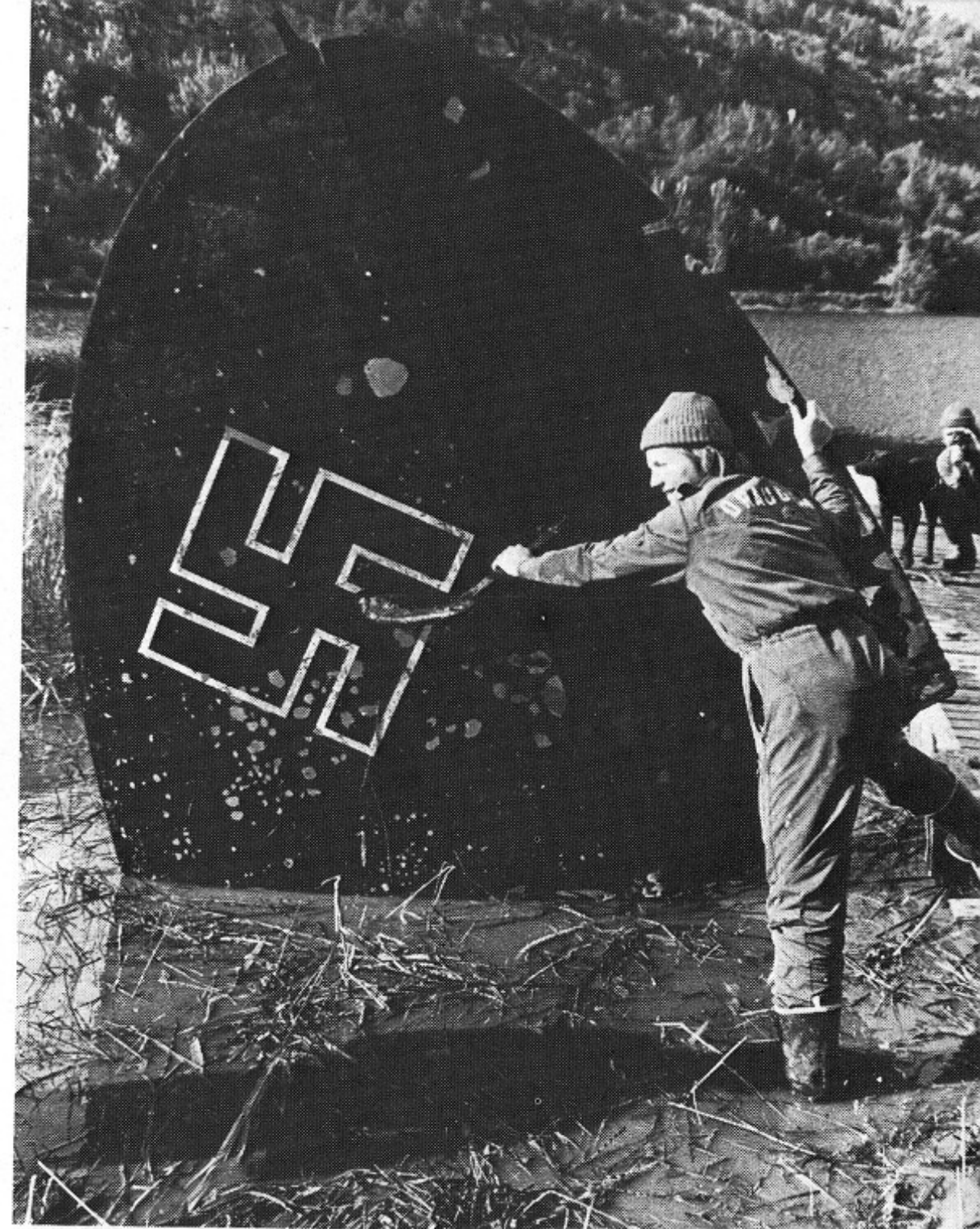
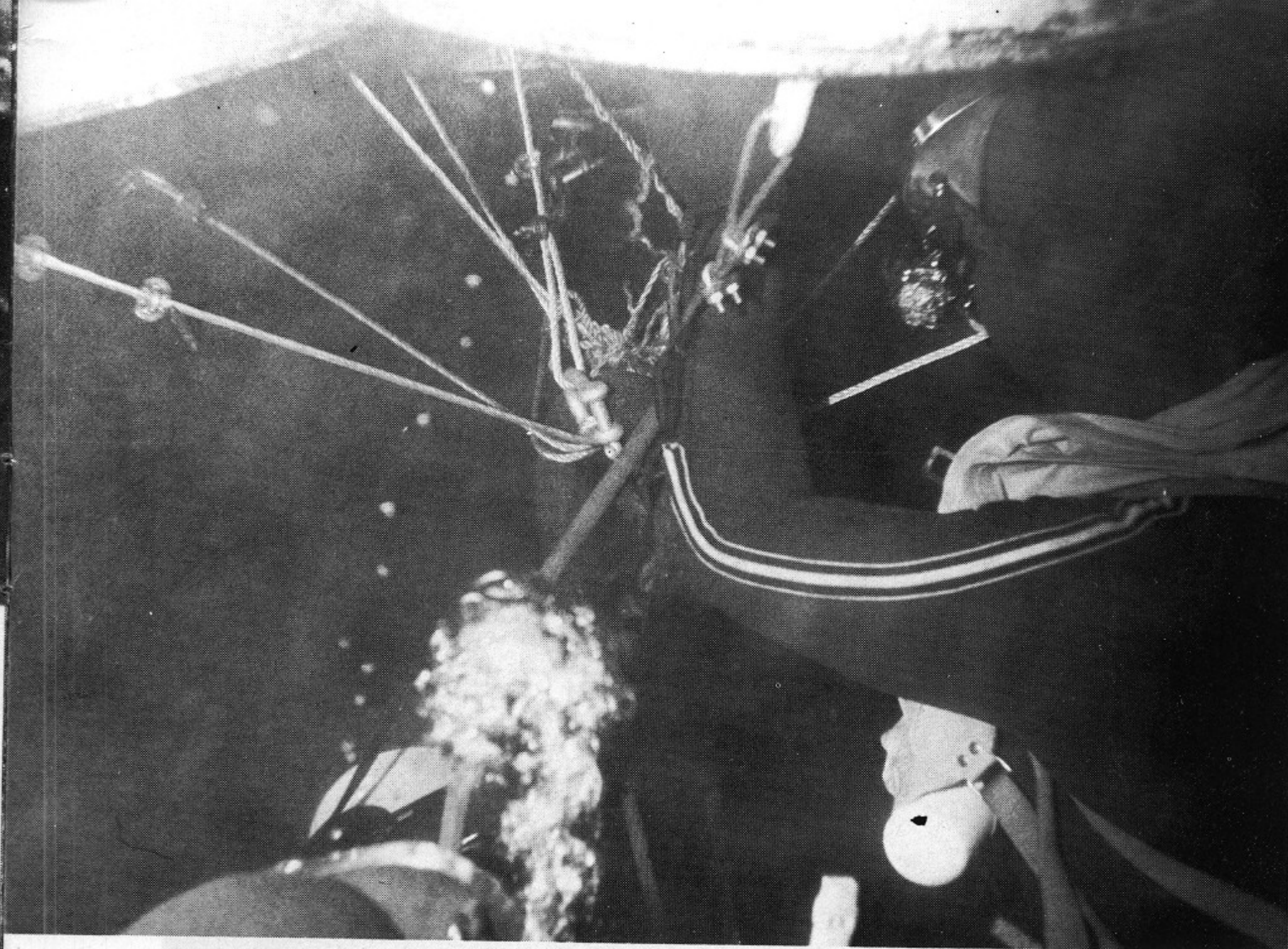
Het vuur vernielde de cockpit en de bovenkant van de romp tot aan het staartstuk. Toen de Duitsers weg waren, probeerde een boer, Anton Framdstadt, een van de vleugels te verwijderen maar voordat hij de kans kreeg de beschadigde vleugel mee te nemen, was het vliegtuig door het dooiende ijs gezakt.

Het toestel bleef op een diepte van 10 meter op de bodem van het meer liggen tot in 1968 een plaatselijke duiker het toestel ontdekte zonder dat



Uiterst boven: De brandende Heinkel op het Storfvatnetmeer. Boven: De heuvel links op de foto is de heuvel op de bovenste foto. Jongetjes uit de buurt zien met spanning toe hoe de olievaten langzaam boven water komen. Onder: De neus van de He 111 komt boven water (B. Page).





zijn vondst enige belangstelling wekte.

In 1973 was de belangstelling voor het bergen van wrakken langzamerhand sterk gegroeid en kwam de ligplaats van het toestel ook ter ore van duikers van de Draugen Froskemannsklub.

Na een uitgebreide speurtocht vonden zij het vliegtuig in de zomer van 1974. Op 29 juni inspecteerde Peter Cornish, samen met Brian King en dr. Christopher Roads, onderdirecteur van het Engelse oorlogsmuseum, de plaats van het gezonken vliegtuig.

Het vliegtuig lag op een horizontaal stuk van de bodem van het meer; de motoren waren een eind in de modderige bodem gezakt. Het zicht onder water was uitstekend. Peter kwam tot de conclusie dat wanneer het toestel ondanks de brand nog een geheel vormde, het ook in zijn geheel zou kunnen worden geborgen. Dr. Roads was na een duik van mening dat het wrak zeer de moeite waard was om te worden gerestaureerd.

Peter Cornish maakte de plannen voor de berging en op zaterdagmorgen 3 augustus arriveerde het bergingsteam bij het Storvatnetmeer. De Noren hadden al een vlot boven het wrak gelegd.

Linksboven: Een duiker begint de olievaten met lucht te vullen. Rechtsboven: Een van de Noorse duikers, Geir Blaasmo, laat hier de staartvin zien die onder water was verwijderd.

Voor zijn vertrek naar Noorwegen had Peter al een bezoek gebracht aan het Luchtvaartmuseum in Southend om de daar tentoongestelde Heinkel uit de film 'De Slag om Engeland' te bekijken en te bepalen hoe de bergingsapparatuur het beste aan het toestel kon worden bevestigd. Hij koos voor de beproefde methode om lege olievaten aan het toestel vast te maken. Er zouden zeven van dergelijke vaten aan elke kant van het toestel, vlak achter de vleugels, en vier vaten aan het staartstuk worden bevestigd. Hij prefereerde deze olievaten omdat die, nadat ze met lucht waren gevuld, het toestel automatisch naar boven lieten komen en daarbij de ontsnappende lucht automatisch lieten gaan. Zij boden ook het voordeel dat het vliegtuig tot vlak onder de waterspiegel naar boven kwam, waardoor het eenvoudiger was een soort van vlot onder de romp aan te brengen. Dit vlot zou dan in plaats van het vliegtuig op een nabijgelegen strandje worden gesleept.

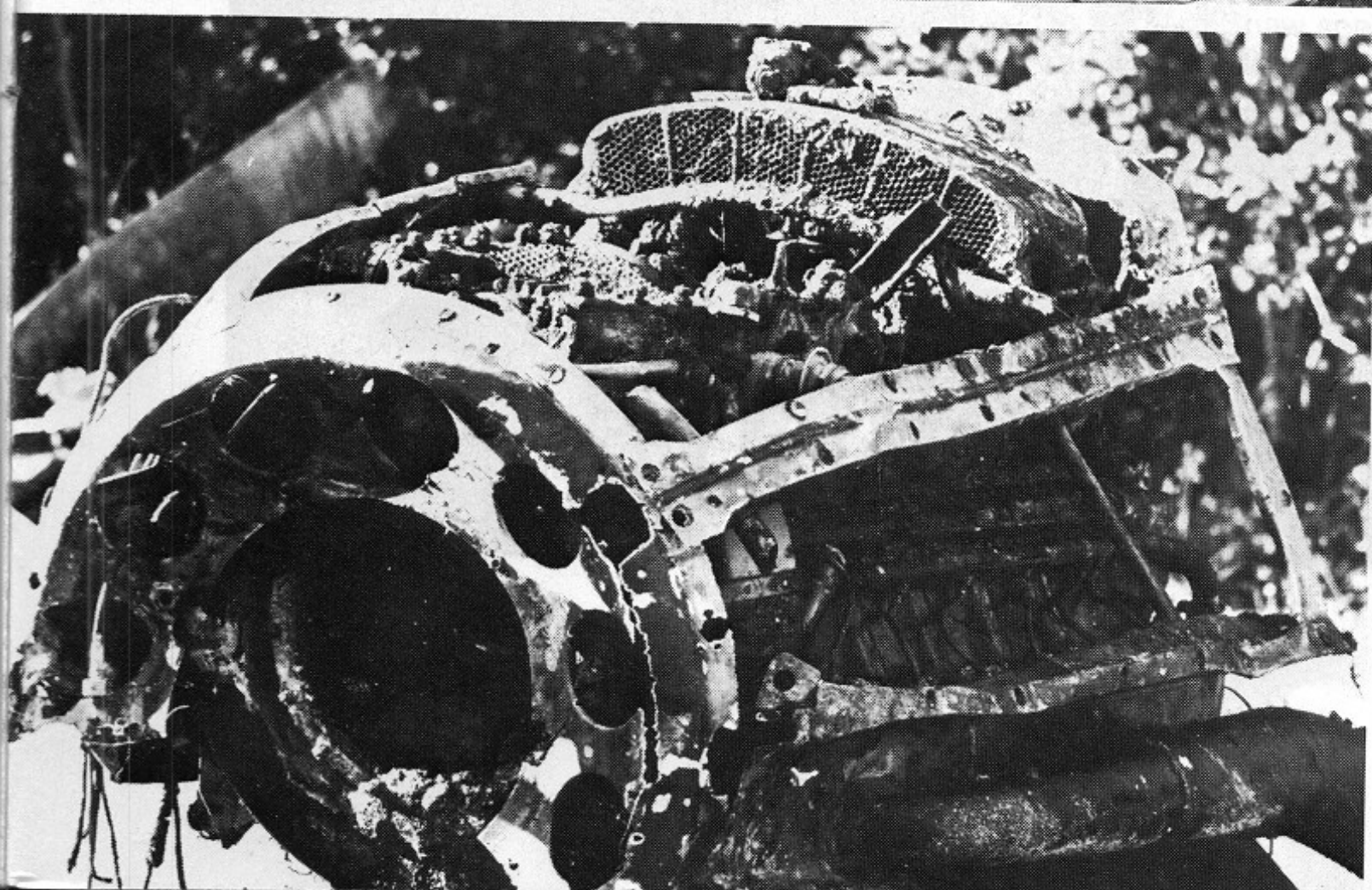
De bergingswerkzaamheden verliepen zoals ge-

pland. Alleen werden in de tijd dat men moest wachten op het vlot, dat gemaakt werd door de Nord Shipping Company, het staartstuk en het landingsgestel alvast onder water verwijderd.

Na een sleeptocht van bijna 1200 meter werd de Heinkel de volgende middag om 16.00 uur door een tractor op het strand getrokken. De hele operatie had maar vijf dagen geduurd.

Het vliegtuig werd verder uit elkaar gehaald en met vrachtwagens naar de kade in Orakanger gebracht, waar de Engelse marine op 15 augustus de wrakstukken afhaalde. De Heinkel bevindt zich nu in de restauratie-afdeling van het Engelse Oorlogsmuseum op het vliegveld van Duxford in Cambridgeshire.

Linksonder: De beschadigde vleugel met de contouren van het Duitse kruis. Onder: Het vlot. Uiterst linksonder: Een van de beschadigde motoren. Rechtsonder: Een van de herkeningsplaatjes. Dit plaatje zat op de staart en voerde het serienummer SR 2117.



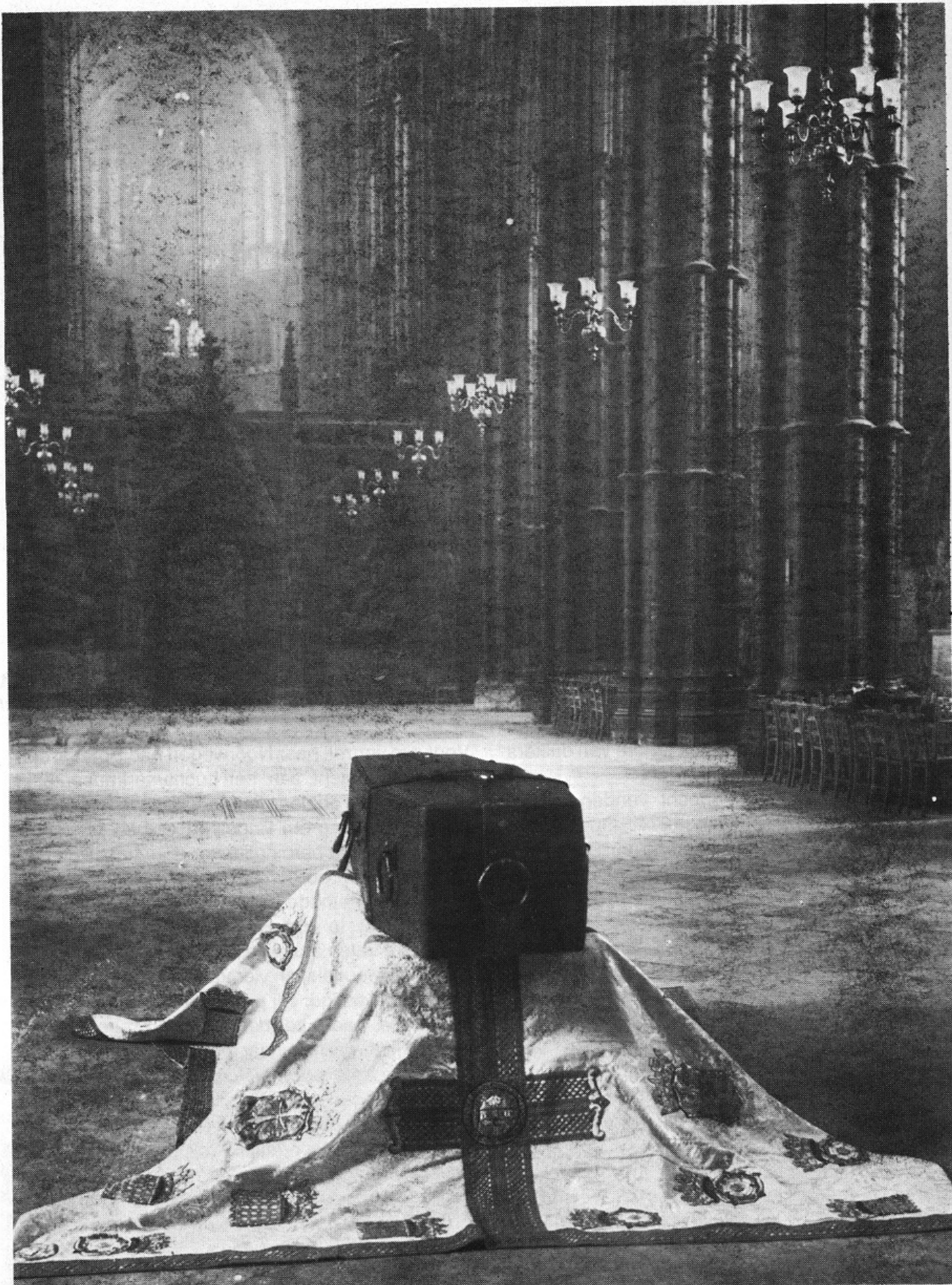
**'40~'45
TOEN & NU**

W.O. I

DE ONBEKENDE SOLDAAT



Boven: Aalmoezenier Railton (A.S. Railton). Rechts: Een foto van kapitein Brooks van het Bleuet Farmkerkhof in Elverdinghe, België (Met Bleuet Farm op de achtergrond). Zijn eenheid groef een lichaam van een onbekende soldaat op tussen de boom en de eerste rij zerken om naar St. Pol over te brengen. De lichamen werden als Engelsen geïdentificeerd door de schoenen en de knopen in het graf.

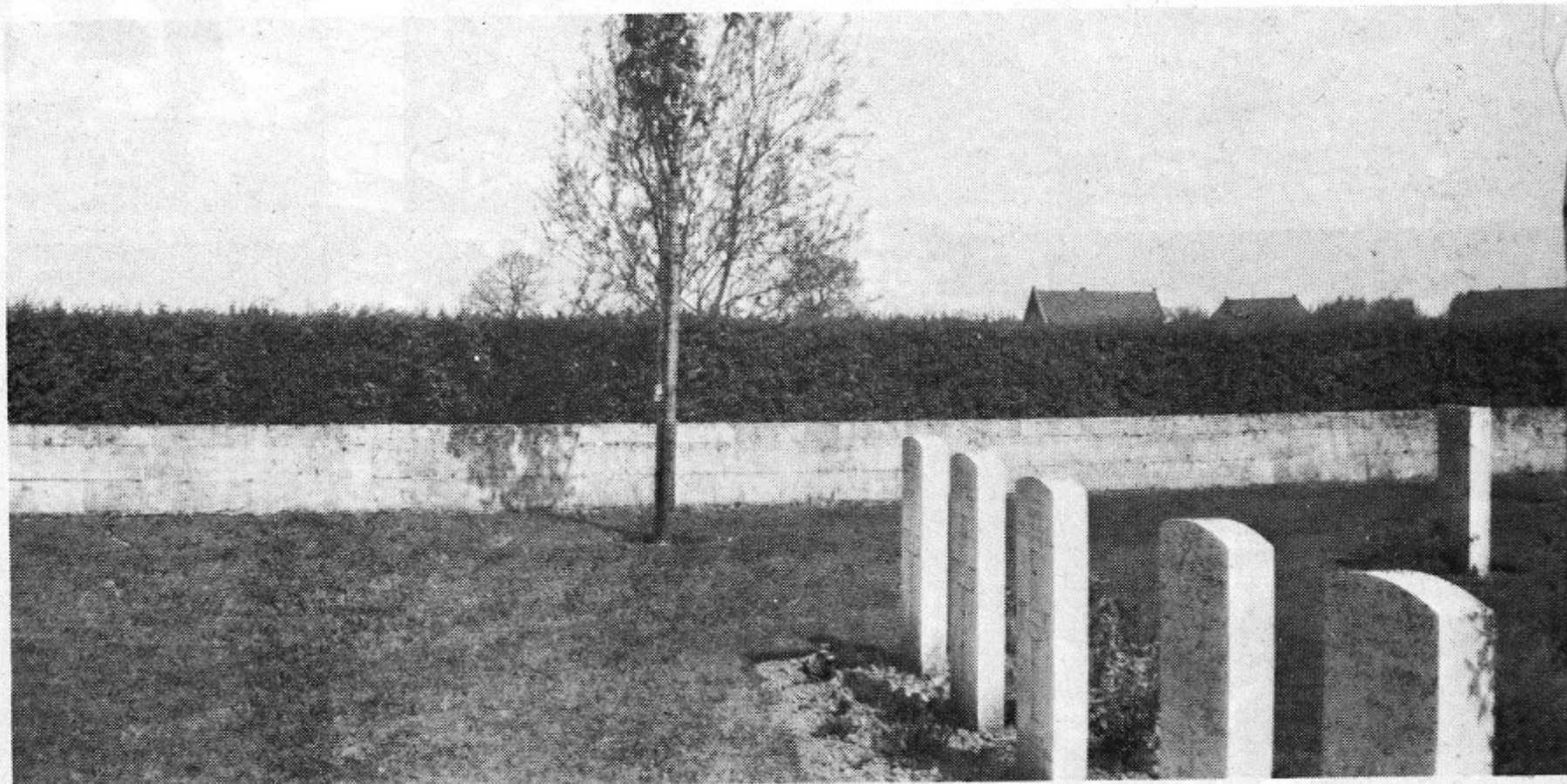


De onbekende soldaat

In de Westminster Abdijs in Londen ligt het lichaam van de onbekende soldaat. Vlak na de Eerste Wereldoorlog ontstonden de plannen voor een symbolisch gedenkteken om de honderdduizen-

den te gedenken die in die oorlog waren gesneuveld. Het zou een nieuw gedenkteken worden in plaats van het oude gedenkteken in Whitehall. In augustus 1920, drie maanden voor de inwijding van het nieuwe gedenkteken (Wapenstilstandsdag op 11 november), stelde de geestelijke David Railton aan de deken van Westminster, bisschop Ryle, voor of zij niet beter een van de Britse onbekende soldaten in de Westminster Abdijs zouden kunnen begraven.

De deken antwoordde dat hij dat een goed voorstel vond en ondanks een ontwijkend antwoord van koning George VI slaagde hij erin de Eerste



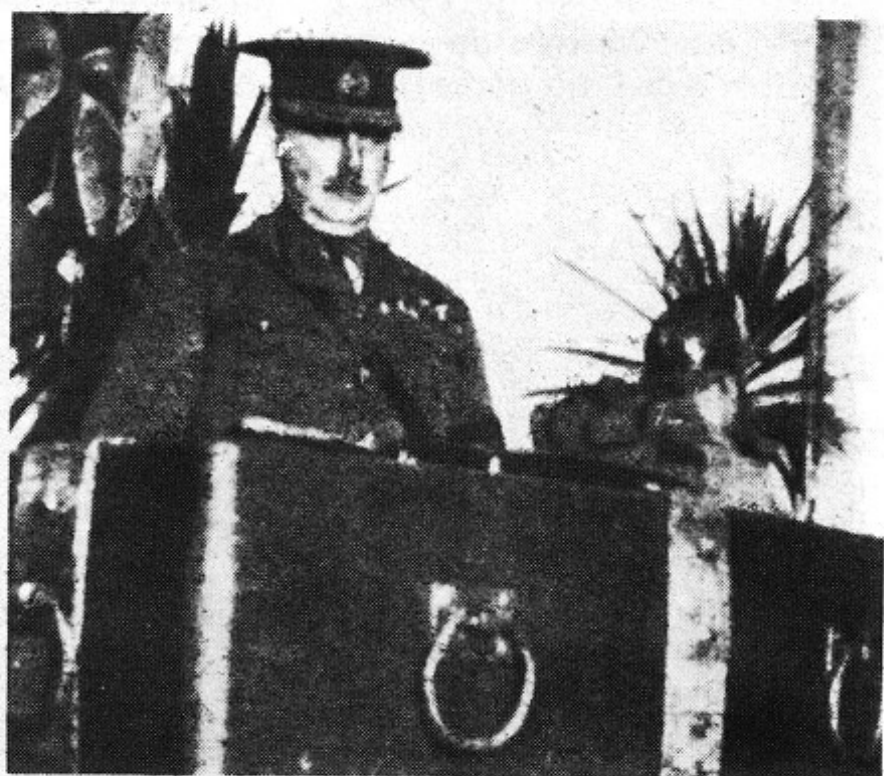


bisschop Ryle uitstekend.

In oktober kreeg ik bericht van het ministerie van Oorlog dat koning George VI zijn goedkeuring had gegeven en dat de begrafenis op 11 november zou plaatsvinden in de Westminster Abdi. Ik gaf opdracht om op de avond van 7 november van elk van de vier gevechtszones – de Aisne, de Somme, de Arras en Yperen – het lichaam van een Britse soldaat die absoluut niet kon worden geïdentificeerd, naar de kapel van St. Pol te laten overbrengen. De groep die de lichamen bracht, moest direct naar haar onderdeel terugkeren om te voorkomen



Boven: De Kapel in St. Pol. Links: Een illustratie van de symbolische keuze van de Onbekende Soldaat die in 1920 werd gehouden (Illustrated London News). Onder: Generaal Sir George Macdonogh naast de kist in de kapel van het Kasteel van Bologne (Illustrated London News).

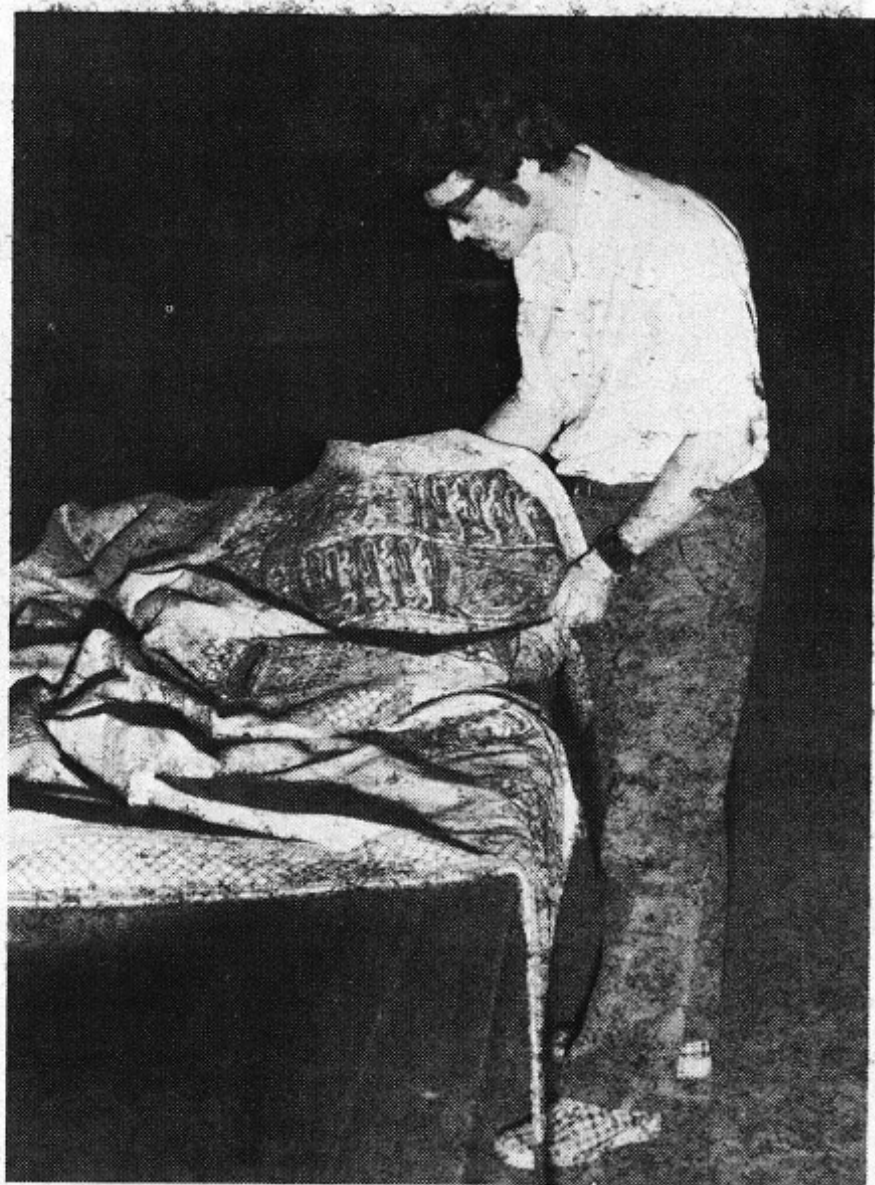


De kist in de Westminsterabdij met de inscriptie op de ijzeren plaat en het kruisvaarderszwaard (IWM).

Minister, David Lloyd George, over te halen. Binnen drie weken na deze suggestie stemden het ministerie van Oorlog, de eerste minister, het kabinet en Buckingham Palace in en kwam de eerste minister met een voorstel voor het Lagerhuis.

Er is veel geschreven over de keuze van de Onbekende Soldaat en tussen de twee wereldoorlogen is er vaak gediscussieerd over de methode die werd gebruikt voor die keuze. Uiteraard moest men er zeker van zijn dat die soldaat werkelijk onbekend was zodat de vele duizenden die een familie lid hadden verloren, konden denken dat dit hun gesneuvelde familielid zou kunnen zijn. De tekening op pagina 49, die in 1920 in de Illustrated London News werd afgedrukt, maakt duidelijk hoe symbolisch die keuze had plaatsgevonden. George Bernard Shaw speelde zelfs met de gedachte een toneelstuk te schrijven waarin de Onbekende Soldaat weer tot leven zou worden gewekt om tot de ontdekking te komen dat het een Duitser was. De ware feiten kunnen echter slechts door één man worden gegeven, nl. door brigade-generaal L. J. Wyatt, de man die de Onbekende Soldaat uitkoos. In november 1939 vertelde hij zijn verhaal om alle foutieve speculaties te ontzenuwen.

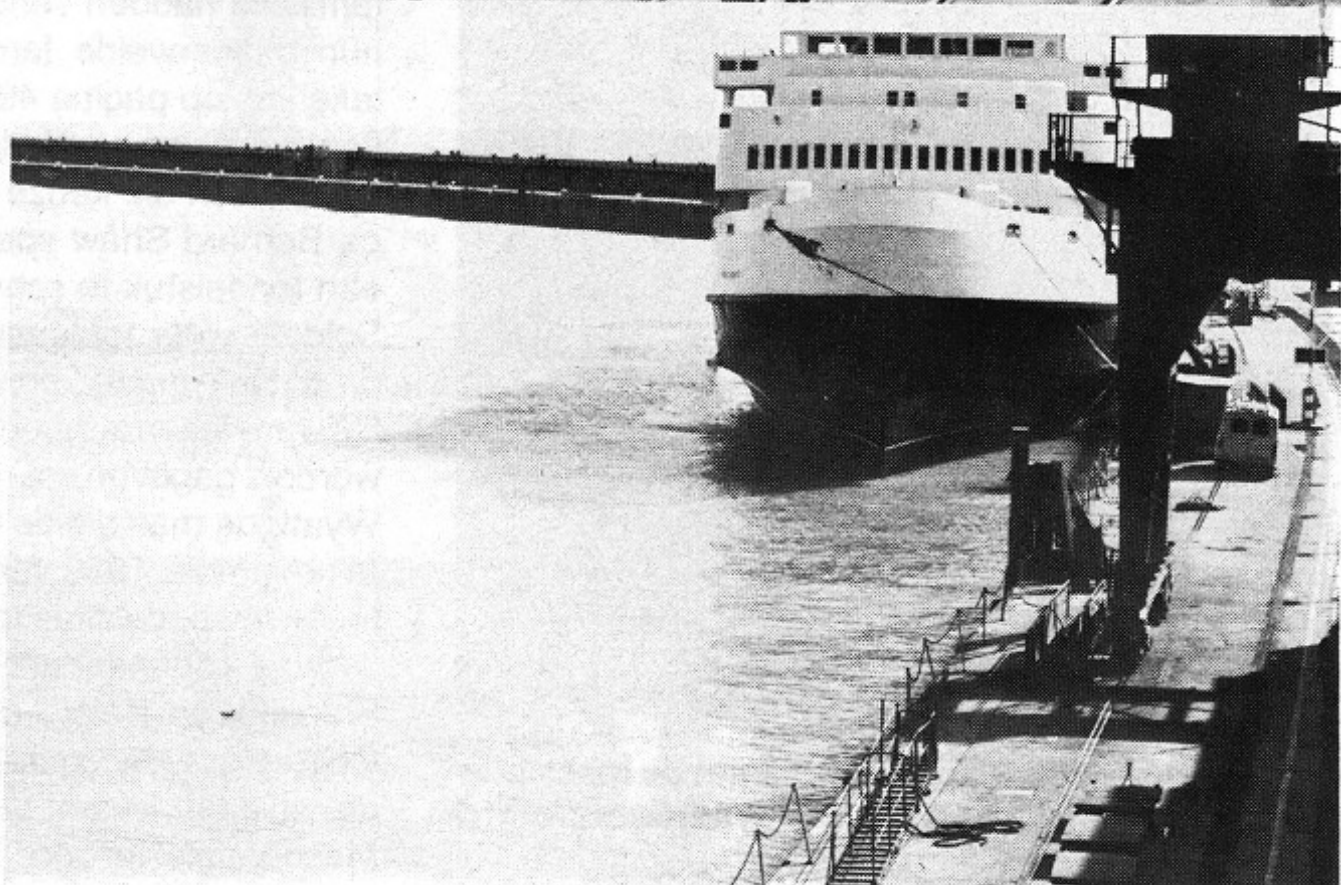
'Ik was commandant van de Engelse troepen in Frankrijk en België en tevens voorzitter van het Oorlogsgravencomité. Het idee van een onbekende soldaat kwam mij via generaal Sir George Macdonogh ter ore en ik vond het idee van



Boven: De uitgever bewondert het ingewikkelde borduurwerk op het doods kleed dat door acteurs werd aangeboden en dat nu nog wel bij begrafenisplechtigheden wordt gebruikt.



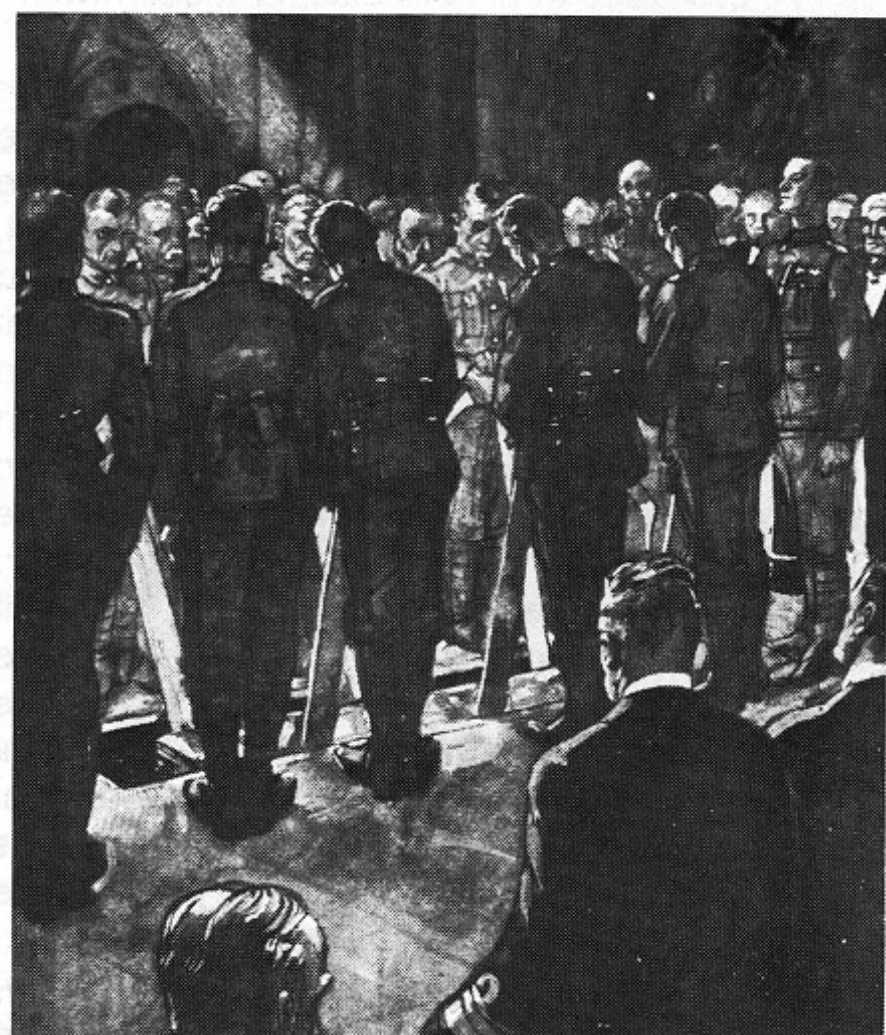
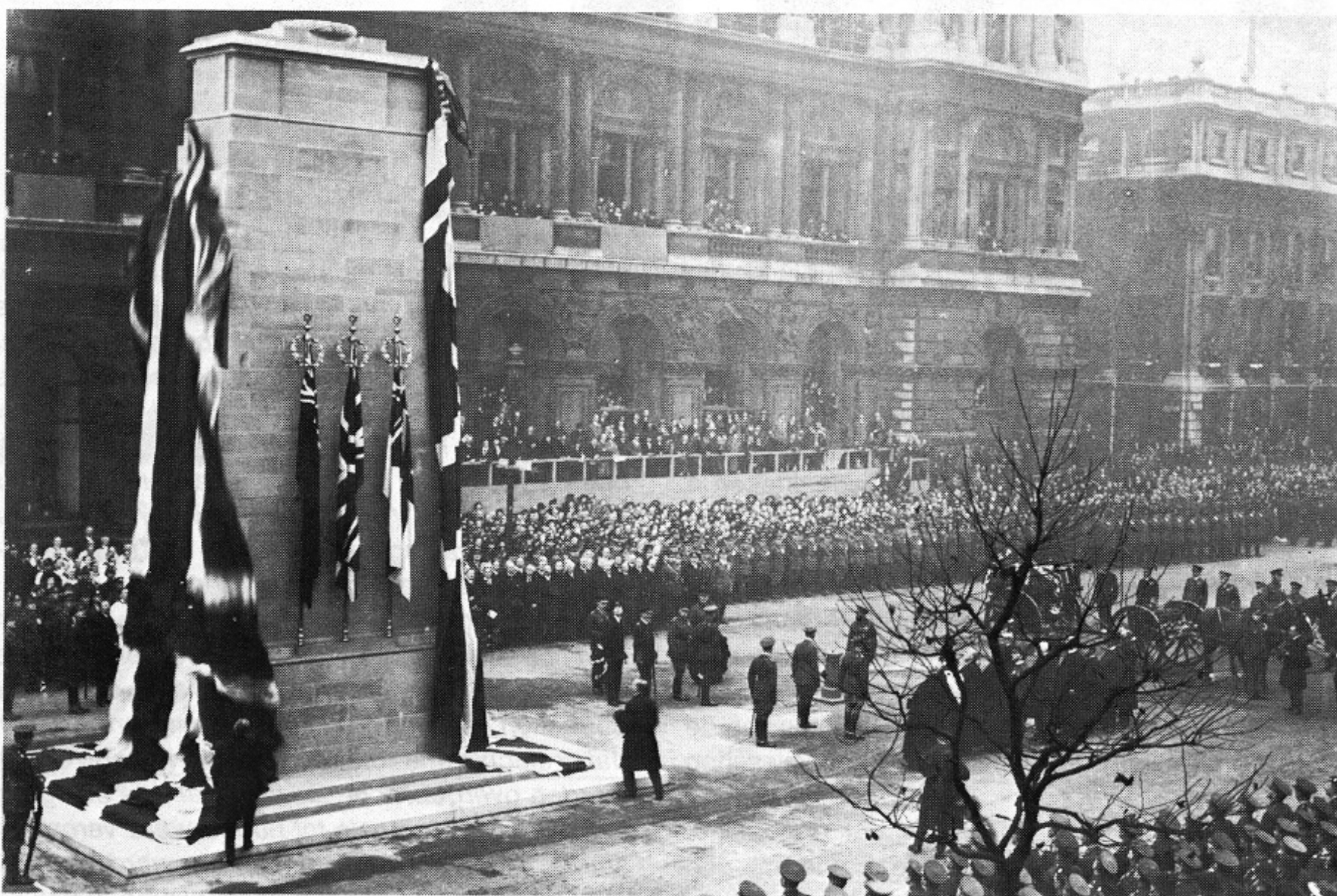
Boven: De kist, gedragen door acht Engelse soldaten waaronder een Australiër en een Canadees, verlaat hier de kapel van het Kasteel van Bologne. Kolonel Gell loopt achter de kist. Rechts: Tussen de oorlogen werd het kasteel gebruikt als gevangenis, de kapel werd een smidse. Vorig jaar werden de gevangenen naar Bethune overgebracht en het kasteel wordt nu gerestaureerd om als museum te worden heropend.



Boven: Het escorte verlaat de poort op weg naar de haven (Illustrated London News). Daaronder: Onze vergelijkende foto, meer dan 50 jaar later. Rechts: Met 19 saluutschoten, het eerbetoon voor een veldmaarschalk, legt de HMS Verdun aan bij de admiraliteitskade in Dover. In 1974 meert een veerboot af bij kade 2.



Graaf Haig, gevolgd door Lord French en Lord Methuen, fungeren als slippedragers op weg van het Victoriastation naar de abdij (Radio Times). In 1974 nemen taxi's en toeristen de plaats van het escorte in.



Links: Het moment van de onthulling van het nieuwe gedenkteken door Koning George VI, nadat de stoet halt heeft gehouden op weg naar de abdij (IWM). Boven: De begrafenis in beeld gebracht door een tekenaar van de Illustrated London News tijdens het zingen van 'Lead Kindly Light'. Onder: Soldaten houden de dodenwacht met omgekeerde geweren terwijl een miljoen mensen de laatste eer bewijzen.



Rechts: In aanwezigheid van deken Ryle wordt de Franse aarde in het graf gestrooid.

dat zij zouden weten uit welk gebied de onbekende soldaat zou komen.

Op 7 november om middernacht, deelde een van mijn stafofficieren, kolonel Gell, mij mede dat de lichamen in de kapel waren en dat de soldaten die ze hadden gebracht, weer waren vertrokken. Samen met kolonel Gell passeerde ik de wacht die speciaal was ingesteld en betrad ik de kapel.

De vier lichamen lagen op veldbedden onder een Engelse vlag; voor het altaar stond de kist die uit Engeland was gestuurd om het lichaam te vervoeren. Ik koos een lichaam uit en legde dat samen met kolonel Gell in de kist; wij schroefden het deksel dicht. De overige lichamen werden de volgende morgen op de militaire begraafplaats bij mijn hoofdkwartier in St. Pol opnieuw begraven.

Ik had geen idee waar het lichaam vandaan kwam; niemand kan dat weten.

De volgende morgen, 8 november, werd door verschillende geestelijken een oecumenische kerkdienst gehouden. Diezelfde middag werd de kist onder escorte naar Boulogne overgebracht, waar de kist in een grotere eikehouten kist, bekleed met stalen banden en een kruisvaarderszwaard uit de verzameling van de Londense Tower, werd geplaatst. De kist werd in de Chapelle Ardente, in het kasteel van Boulogne, door een erewacht van een compagnie bereden infanterie van het Franse leger bewaakt. De volgende morgen, 9 november, werd de kist door een aantal dragers, gekozen uit de Engelse troepen, op een Franse militaire vrachtwagen gezet en onder escorte van Franse troepen naar de kade van Boulogne overgebracht waar een Britse torpedobootjager lag te wachten. De admiraliteit had de HMS Verdun gestuurd als een hulde aan Frankrijk en aan de dappere verdediging van de gelijknamige stad.

Er werden zes zakken Franse aarde uit de omgeving van Yperen aan boord genomen om in de tombe in de Westminsterabdij te storten zodat het lichaam zou rusten in de aarde waar zoveel mannen van onze troepen hun leven gaven.

De Franse militaire autoriteiten zonden afgevaardigden van alle legeronderdelen voor een laatste eerbewijs ter herinnering aan hun dappere geallieerde medestrijders. Maarschalk Foch, die Frankrijk vertegenwoordigde, hield een roerende toespraak, die door Sir George Macdonagh, vertegenwoordiger van koning George V, werd beantwoord. Toen de HMS Verdun vertrok, werd aan boord een erewacht van matrozen gevormd, die de Onbekende



Boven: Nadat het graf was gesloten, werd er een gladde steen op gelegd. De steenhouwer is bezig met de inscriptie (Illustrated London News).



de Soldaat naar Dover in Engeland escorteerde. De vlag die over de kist lag, was de beroemde vlag van aalmoezenier Railton – de met bloed bevlekte Union Jack die door Railton tijdens de oorlog als altaar- en baarkleed was gebruikt. Op de tweede verjaardag van de Wapenstilstand, 11 november 1920, verplaatste het escorte zich vanaf het Victoria-station in Londen naar het nieuwe gedenkteken in Whitehall, waar de kist op de affuit van het rijdende kanon bleef liggen tijdens de officiële onthulling van het gedenkteken. Hierna volgde een indrukwekkende kerkdienst in de Westminsterabdij, die gevuld was met oorlogshelden. In aanwezigheid van de koning, leden van het parlement en een afvaardiging van moeders en echtgenotes van de gevallen, werd de dienst geleid door bisschop Ryle.

Op het moment dat de kist in het graf zakte, strooide de koning wat Franse aarde uit een zilveren schaal op de kist. De Reveille en de Last Post werden geblazen en het open graf werd bedekt met een zijden baarkleed, dat aan de abdij was aangeboden door een aantal acteurs ter herinnering aan hun gevallen collega's. Hier werd de beroemde, met bloed bevlekte vlag weer bovenop gelegd. Vier vertegenwoordigers van de verschillende krijgsmachtonderdelen betrokken met omgekeerde geweren een dodenwacht terwijl de eersten van de meer dan een miljoen treuren aan het graf voorbij trokken. Honderdduizend bloemstukken werden rondom het nieuwe gedenkteken geplaatst; de bloemen reikten uiteindelijk tot bijna boven aan de top.

Het graf werd een week later, op 18 november, gesloten. Rondom de kist werd zilverzand uit Thorneye gestrooid, waarna men de Franse aarde aanbracht. Het graf werd gesloten met een tijdelijke grafsteen.

Gedurende de twaalf maanden die volgden, bleven mensen het graf bezoeken. Op 17 oktober 1921 werd de Medal of Honour naast de krans van de koning geplaatst door generaal Pershing, commandant van het Amerikaanse leger. Deze medaille is nu terug te vinden op een van de pilaren bij het graf.

Op 11 november 1921, de derde verjaardag van het einde van de oorlog, werd de permanente grafsteen van zwart Belgisch marmer uit een groeve bij Namen, officieel onthuld.

Bovenstaand verslag, dat in een tijdsbestek van enkele maanden door de uitgever is geschreven, heeft als bron een aantal publikaties over dit onderwerp. Meer dan vijftig jaar zijn nu verstreken sinds de Onbekende Soldaat werd begraven en de ware feiten zijn steeds moeilijker te achterhalen, zowel door de dood van de betrokken autoriteiten als door de vele foutieve verklaringen die in de loop der tijd over dit onderwerp zijn

gegeven.

In de eerste plaats moeten wij vaststellen dat het niet de bedoeling van de uitgever is geweest om te proberen de identiteit van de Onbekende Soldaat te achterhalen, alhoewel diverse mensen in de loop der tijd hebben beweerd dat zij die wel kenden. Dat kon onmogelijk – generaal Wyatt heeft verteld dat de lichamen alleen nog maar skeletten waren (de lichamen waren twee jaar voor de opgraving begraven) en dat zij in verzegelde zakken naar St. Pol werden gebracht.

Maar het lijkt nu vrijwel zeker, hetgeen is komen vast te staan tijdens de gesprekken van de uitgever met verschillende mensen die nauw betrokken waren bij de gebeurtenissen in 1920, dat er slechts drie lichamen naar de kapel in St. Pol werden overgebracht. Deze kapel was ook geen stenen gebouw, zoals tot nu toe werd verondersteld, maar een ijzeren loods die werd gebruikt voor kerkdiensten in het barakkenkamp buiten St. Pol. Dit lag vlak naast het tegenwoordige Engelse Oorlogskerkhof bij St. Pol-sur-Ternoise. De twee lichamen die overbleven, werden hier begraven en wij hebben een foto gemaakt van hun graven. De vlag die het lichaam van de Onbekende Soldaat in Frankrijk bedekte, schijnt nu in Henfield te liggen. Een zekere kapitein Brooks, die diende bij de 68e compagnie van de Gravendienst, was verantwoordelijk voor het vervoer van een van de lichamen naar St. Pol. Aangezien de vlag niet groot genoeg bleek om de lijkst te bedekken, werd voor de reis naar Londen een andere vlag genomen. Kapitein Brooks hield de originele vlag en in mei 1940 werd deze vlag in bewaring gegeven aan een Belgische vriend van kapitein Brooks. Tijdens de Duitse bezetting werd de vlag verstopt. Kapitein Brooks keerde in 1950 naar België terug en nam de vlag weer mee naar Engeland. In 1953 bood hij de vlag aan Henfield aan omdat zijn familie vele generaties lang in dit dorp had gewoond.

Toen het lichaam in de kist was geplaatst bleek de oorspronkelijke vlag te klein. Aangezien de kist de volgende morgen overgebracht moest worden ging generaal Wyatt op zoek naar een andere, grotere vlag. Die vond hij bij een vriendinnetje van zijn eigen dochter. Dit vriendinnetje (nu mevrouw Betty McIntosh uit Surrey) stond haar vlag af, het is deze vlag die op de kist lag tijdens de tocht naar de Abdi van Westminster. Wij hebben niet kunnen achterhalen waar de vlag nu is.

Op 11 november 1921 werd de vlag van dominee Railton door hem persoonlijk aan graaf Haig gegeven terwijl die hem op zijn beurt weer aan de Deken gaf. Deze vlag werd aan de pilaar vlak bij het graf gehangen en bleef daar tot na W.O. II. Nu hangt de vlag in de kapel van St. George.

NUMMER 7:



DE LAATSTE DAGEN VAN MUSSOLINI



PATTON

- zijn leven
- zijn dood
- zijn voertuigen
- zijn film

Verschijnt over drie maanden